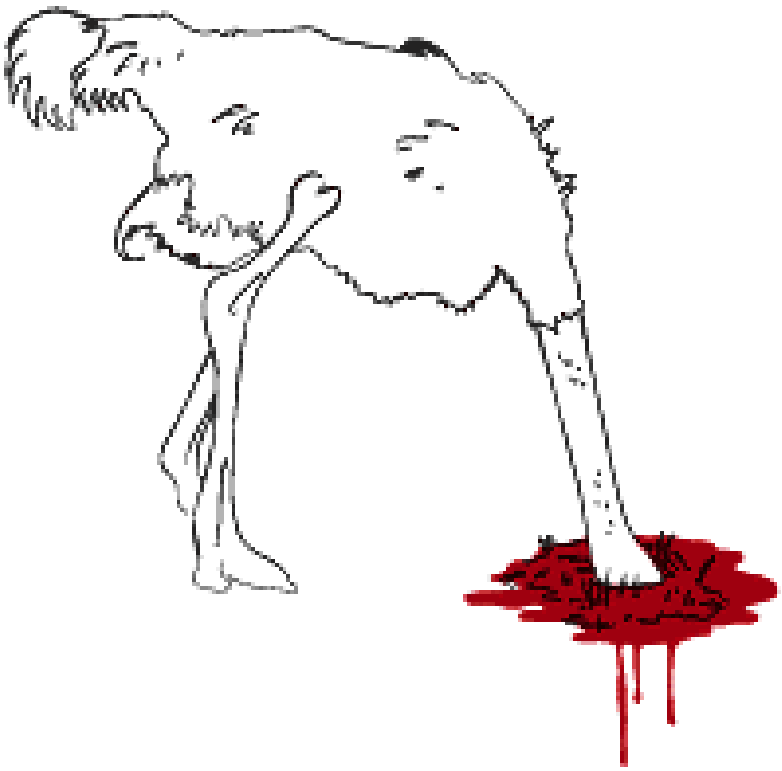
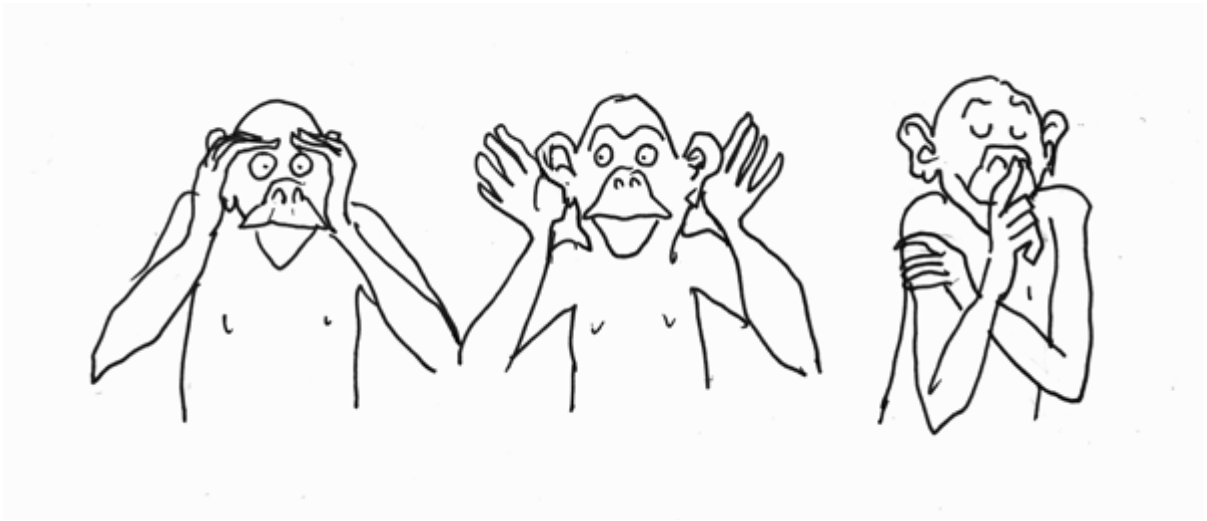
Les dossiers noirs du transport aérien.

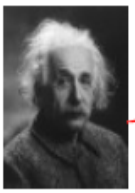
Année 2009

Henri Marnet-Cornus



Safety First association loi 1901





"The world is not dangerous because of those who do harm but because of those who look at it without doing anything"

"Two things are infinite: the universe and human stupidity. I'm not sure about the universe."

les problèmes de Pitot existent depuis que l'aviation existe
le REX aussi...
hmc
*
mouche maçonne

« It takes more than a Captain to repeatedly get a flight from A to B in comfort and safety but you are about all the passengers are interested in – you are the person they trust when they climb aboard. It's a huge trust.
These passengers have never seen or heard of you before, yet they get aboard your aircraft and go aloft far distances, believing without a doubt that you will take care of them.

Don't ever violate that trust. To do so would be a cardinal sin for a Captain – in my eyes and in the eyes of anyone who has held that position »

Captain. J.M. (Northwest)

Sommaire

- **Etats déficients.**
- **Incurie.**
- **Fatigue des équipages : l'Europe se discrédite !**
- **Ça pourra vous servir…**
- **RESA : la France montrée du doigt.**
- **Quand tout s'emballe…**
- **Parole d'expert : Sortie du domaine de vol.**
- **Un contre-pouvoir qui dérange.**
- **Sept dirigeants d'une compagnie et la DGAC mis en examen**
- **West Caribbean 708 : les familles attaquent la DGAC**
- **La Loi Fauchon ne leur suffit pas…**
- **« *You must be fired* »**
- **Ponctualité ou sécurité ?**
- **La prévention des accidents façon « bizness » !**
- **Parole d'expert : Pilotes, grève, représentativité, politique, magouilles, sécurité...**
- **Crash du vol OG 269 : Clément Campeau critique le rapport.**
- **L'option.**
- **Le « coup de gueule » du Captain Sullenberger**
- ***« Ils ont un radar ? K'ils se dém..dent ! »***
- **Crash d'un avion turc à Amsterdam : négligence ?**
- **Spanair : un rapport d'étape.**
- **Incitation aux impasses techniques !**
- **Accident à la Jamaïque : encore une piste en cause !**
- **Liste noire : comment ça ne marche pas…**
- **Yemenia 626 : le contexte du crash.**
- **AF 447 : la chronologie du crash.**
- **AF 447 : la DGAC avoue…**

Etats déficients

Les audits de supervision de la sécurité (USOAP) entrepris par l'OACI[1] auprès des Etats membres (cycle en cours 2005/2010) sont effectués dans une analyse systémique à travers 8 éléments cruciaux[2] (EC) pour la sécurité ayant un rapport plus ou moins fort avec le taux d'accidents[3].

Ci dessous la liste (mise à jour le 12 janvier 2010), en cours de création, des Etats présentant des déficiences dans 1 ou plusieurs éléments cruciaux (notes inférieures à 5/10)

Angola - Antigua et Barbuda - Azerbaïdjan - Bahamas - Barbados - Belgique - Benin - Bhutan - Botswana - Brunei Darussalam - Cambodia - Cameroun - Colombia - Côte d'Ivoire - Congo --Ethiopie - Grèce - Grenade- Guinea-Bissau - Honduras - Indes - Indonésie - Israël - Italie - Jamaïque - Jordanie - Lesotho - Liban - Madagascar - Mali - Mauritius - Mauritania - Netherlands - Níger-Pérou - Rwanda - Saint Kitts et Nevis - Sainte Lucie - Saint Vincent et les Grenadines - Seychelles - Sierra Leone - Solomon Islands - Soudan –-Syrie - Tajikistan - Tanzanie - Turquie - Uganda - Vanuatu - Viet Nam

La DGAC recommande que les passagers se tiennent informés en consultant le site de l'OACI. Il serait préférable que la DGAC mette elle-même la liste des Etats déficients sur son site pour faciliter le travail de recherche des passagers.

A noter que certains Etats très bien notés par l'OACI font preuve de laxisme quand il s'agit d'imposer aux compagnies aériennes des « contraintes » liées à la sécurité pouvant affecter leur programme des vols et donc leur équilibre financier souvent fragile ! C'est un paramètre que l'OACI ne prend pas en compte.

Par exemple, le 9 août 2007, un avion de la compagnie Air Moorea percutait la mer après le décollage faisant 20 victimes. On sait aujourd'hui que le CTA (Certificat de Transporteur Aérien) de cette compagnie avait été renouvelé par la DGAC en décembre 2006 malgré des irrégularités dans les procédures d'entretien des avions et des manquements concernant la traçabilité des pièces détachées. Ces irrégularités et manquements, découverts 4 jours après l'accident lors d'une

[1] http://www.icao.int/fsix/auditRep1_csa.cfm

[2] http://henrimarnetcornus.20minutes-blogs.fr/media/02/00/1213924811.pdf

[3] http://henrimarnetcornus.20minutes-blogs.fr/media/02/02/1372880687.jpg

inspection de l'atelier d'Air Moorea, conduisaient la DGAC à suspendre tardivement le CTA de cette compagnie.

(D'autres exemples ici[4])

[4] http://henrimarnetcornus.20minutes-blogs.fr/media/02/00/47707292.pdf

Incurie

INCURIE : grande négligence, manque total d'application dans l'exercice d'une fonction ou dans l'exécution d'une tâche.

25 juillet 2000, crash du Concorde 113 morts. Une des causes du drame de Gonesse est « un défaut important » du Concorde au niveau de l'intrados de l'aile de l'avion qui était connu du constructeur et de la DGAC dès 1979 après l'accident de Washington. La certification est en cause. « On » savait mais « on » n'a rien dit… Quant au BEA, qui a osé affirmer que cet accident n'était pas prévisible, on ne trouve pas la trace de ce « défaut important » dans son rapport sur l'accident de Washington (numérisé en 2005). Tous les noms des enquêteurs et celui du coordinateur de l'enquête sont masqués dans ce rapport.

24 mars 2001, crash de la compagnie Air Caraïbes 20 morts. La justice a retenu la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence prévue par la loi ou le règlement et condamné le directeur d'Air Caraïbes à 1 an de prison avec sursis et 2 ans d'interdiction d'exercer des fonctions de direction des opérations aériennes. Contrôle de cette compagnie par la DGAC ?

3 janvier 2004, crash de la compagnie Flash Airlines. 148 victimes. Compagnie qui ne respectait pas la réglementation égyptienne pour, entre autres, la formation et le temps de travail des équipages, l'entretien des avions etc. Interdite en Suisse. Déclaration de Michel Wachenheim, directeur général de l'aviation civile à l'époque, le 11 février 2004 devant la Mission d'information de l'Assemblée Nationale sur la sécurité du transport aérien de voyageurs (rapport 1717) : *« Les Suisses ont décidé d'interdire cette compagnie. Mais, je le dis clairement, si nous avions fait les mêmes contrôles en France, nous n'aurions pas interdit la compagnie.*

6 août 2005, crash de la compagnie Tuninter 16morts. Le rapport d'enquête technique conclut que cet accident aurait pu être évité si l'administration tunisienne avait correctement contrôlé la compagnie.

14 août 2005, crash de la compagnie Hélios 121 morts. Le rapport de l'enquête technique fait apparaître des causes latentes et affirme clairement qu'un accident dans cette compagnie était prévisible en particulier à cause des insuffisances de la compagnie Hélios en ce qui concerne son

organisation, la qualité de sa gestion et sa culture de sécurité et à cause des insuffisances de l'Autorité de tutelle en ce qui concerne son devoir de surveillance.

16 août 2005, crash de la compagnie West Caribbean 160 morts. Comment la DGAC a t'elle pu accorder les yeux fermés une autorisation de desserte à une compagnie opérant à partir d'un Etat en situation de guerre civile et dont la base d'exploitation se situait dans la capitale mondiale des barons de la drogue, sans un petit télex de demande d'information à ses homologues Colombiens ? La compagnie West Caribbean, avait été placée sous surveillance renforcée de la part de l'administration Colombienne depuis 6 mois en raison de difficultés financières et de 14 infractions, et la plupart des avions de sa flotte étaient cloués au sol. Elle ne possédait plus qu'un seul avion en état de voler au moment de crash.

3 mai 2006, crash de la compagnie Armavia 113 morts. Le Bureau of Consular Affairs de Washington fait remarquer que dans ce pays les avions décollent souvent en retard, que des vols sont parfois annulés sans préavis, et qu'il n'est pas rare de voir des passagers ne disposant pas de siège rester debout dans les allées parmi des bagages disposés en vrac sur le plancher de la cabine… L'ambassade britannique à Yerevan, quant à elle, fait observer que parfois les avions sont mal entretenus et qu'il vaut mieux éviter d'utiliser les compagnies arméniennes. Pourquoi cette compagnie n'est-elle pas dans la liste noire européenne ? Pourquoi cette compagnie est-elle autorisée à desservir le sol français par la DGAC ?

17 juillet 2007, crash de la compagnie TAM 199 morts. L'Airbus A320 sort de la piste 35L à Congonhas, piste confirmée glissante lorsqu'elle est mouillée. Des travaux de réfection de cette piste ont été interrompus le 29 juin 2007, date imposée pour que le trafic aérien soit optimal au début des vacances scolaires. Elle n'avait pas encore été rainurée (grooving) pour permettre une bonne évacuation de l'eau. Les minutes d'une audience publique réalisée par l'ANAC (DGAC brésilienne) le 02 avril 2007 révèlent que des pressions ont été exercées par l'industrie du transport aérien brésilien pour que les travaux soient terminés ou interrompus avant la fin du mois de juin 2007. Ils ont été interrompus, la vie des passagers aussi.

9 août 2007, crash de la compagnie Air Moorea 20 morts. Après l'accident, la DGAC décidait de suspendre l'agrément de maintenance de l'atelier d'Air Moorea, une inspection ayant révélé plusieurs écarts dont des irrégularités dans les procédures d'entretien et des manquements concernant la traçabilité des pièces détachées. Le CTA de la compagnie Air Moorea avait été renouvelé le 29 décembre 2006 pour une durée de 18 mois, et les audits réalisés sur cette compagnie dans le cadre de la réglementation européenne s'étalaient du 8 juillet 2006 au 8 juillet

2008. Ainsi, malgré les exigences relatives à la délivrance d'un CTA et à la surveillance continue des compagnies aériennes, il a fallu un accident et 20 morts pour que la DGAC se rende compte des insuffisances de cette compagnie en matière d'entretien des avions.

16 septembre 2007, crash de la compagnie One-Two-GO 90 morts. L'administration thaïlandaise avait choisi depuis longtemps d'ignorer les avertissements pourtant nombreux portés à son attention. Sous la pression des familles des victimes et devant l'évidence, la Commission européenne a placé cette compagnie dans sa liste noire en avril 2009… mais la retirée 6 mois plus tard !

20 août 2008, crash de la compagnie Spanair 154 morts. Le vol JKK 5022 se présente au décollage une première fois mais le CDB décide de revenir au parking à cause d'une indication de surchauffe de l'indicateur RAT. Le mécanicien, au lieu de rechercher la cause de la panne, se contente de tirer le disjoncteur qui alimente électriquement le réchauffage de la sonde de température totale RAT pour « éliminer le problème » signalé par l'équipage, vérifie avec le CDB que la liste minimale des équipements (MEL) autorise le vol sans le réchauffage de cette sonde et signe l'approbation pour remise en service de l'avion : durée de l'intervention moins de 30mn…A l'origine de cette panne, un relais (R2-5) défectueux entraînant une autre panne non détectée : l'alarme configuration au décollage TAKEOFF WARNING (en particulier volets non sortis).L'avion repart sans la surchauffe mais avec le relais R2-5 toujours défectueux donc sans l'alarme configuration décollage TAKEOFF WARNING. L'équipage oublie de sortir les volets à la position 11° et ne s'en aperçoit pas ni par la lecture des check-lists ni par l'alarme TAKEOFF WARNING évidemment... La rotation est effectuée à une vitesse trop faible pour la configuration volets = 0° : décrochage. On sait maintenant qu'il n'y avait pas de procédure bien définie par le constructeur à la disposition des mécaniciens pour traiter la panne signalée par le CDB. Il fallait prendre le temps de faire une recherche dans l'Aircraft Maintenance Manual (AMM). Cela aurait nécessité beaucoup plus que 30 minutes ce qui est incompatible avec les obligations de productivité et ponctualité admises par les autorités. Mais ça, personne ne le dira…

14 septembre 2008, crash de la compagnie Aéroflot-Nord 88 morts. L'enquête a déterminé que les pilotes de cette compagnie filiale de la compagnie nationale russe étaient sous entraînés, et qu'ils volaient avec de faux documents concernant leur qualification. Bien que la Russie fasse partie des pays jugés non fiables par l'OACI, aucune compagnie russe n'est dans la liste noire européenne. Pour quelle raison ? La DGAC, elle, autorise 25 compagnies russes à desservir le territoire français ! Par ailleurs le groupe Air France a intégré Aeroflot dans son giron Sky Team.

1er juin 2009, crash de la compagnie Air France 228 morts. A l'origine il y a une technologie d'équipementiers défaillante : l'architecture des sondes Pitot. La liaison entre les prises de pression totale et les calculateurs se fait par des tuyaux qui ont tendance à se boucher en zone de givrage. L'hyper complexité de l'avion « Fly By Wire » se déglingue ! Devant ce problème insoluble, le constructeur fait durer à coup de SB, SIL, TFU et check-lists ! Il y a des incidents, on en tient plus ou moins compte, mais on se persuade, on fait semblant de croire « qu'il n'y a pas de problème pour la navigabilité des avions et pour la sécurité des vols ». Le REX (Retour d'EXpérience) est relégué dans les oubliettes. L'A330 reste « un avion sûr quel que soit le type de sonde Pitot » !! Les administrations chargées « de maintenir la sécurité du transport aérien à son plus haut niveau » ferment les yeux, à part une réaction vouée à l'échec en 2001 qui, donc, ne change rien. Comment annoncer, piteusement, « les avions de transports sont priés de voler hors des zones de givrage !!! ».

30 juin 2009, crash de la compagnie Yemenia 152 morts. En Avril 2004, l'OACI dénonçait l'incapacité du Yémen à organiser son transport aérien. En 2007 un A-310 de la compagnie Yemenia était interdit de survol en France suite à un contrôle SAFA. L'Europe engageait alors une étude sur le niveau de sécurité de cette compagnie et concluait que la compagnie Yemenia ne satisfaisait pas à certaines normes de sécurité. Airbus procédait alors à un audit de son client et présentait le 26 mai 2008 un ensemble de mesures correctrices visant à améliorer ses performances en matière de sécurité. Mais la Commission européenne estimait en retour que ce plan de mesures n'était pas totalement satisfaisant. Les 12 et 25 juin 2008, suite à de nouvelles discussions avec Airbus, une documentation complémentaire était envoyée à la Commission. Cette documentation, présentée le 7 juillet 2008, contenait un plan de mesures correctrices modifié. Le 28 juillet 2008, lors de l'établissement de la liste noire révisée, la Commission considérait qu'il fallait attendre que les mesures correctrices présentées par Yemenia soient mises en œuvre et estimait qu'il n'y avait pas lieu d'inscrire le transporteur sur la liste noire européenne. Le 8 avril 2009, la Commission imposait une interdiction d'exploitation à six compagnies aériennes du Kazakhstan, à une compagnie aérienne certifiée en Thaïlande, à un transporteur ukrainien supplémentaire et à tous les transporteurs certifiés au Bénin mais ne faisait aucune remarque à propos de la compagnie Yemenia. Sans doute fallait-il attendre encore… Les leçons des crashes de Flash Airlines et de West Caribbean, 2 compagnies poubelles, n'ont pas été retenues.

Remarque : Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports, n'a pas émis d'avis défavorable à cette décision, et les passagers ont continué de monter à bord de l'A-310 accidenté dont il est question plus haut…

Il a déclaré le 3 juillet dernier : « Cette compagnie est sous étroite surveillance. Si elle ne veut pas aller sur la liste noire elle aura de gros efforts, de très gros efforts à accomplir » Monsieur Bussereau avait tous les éléments pour éviter que ce drame survienne. Il démontre son incompétence.

Fatigue des équipages : l'Europe se discrédite !

En 2006, l'Europe demande que la réglementation future sur le temps de travail et de repos des équipages (FTL) soit étudiée médicalement et scientifiquement conformément à sa propre législation (CE No 216/2008. Art 22-2-a) :

> *« Limitation du temps de vol : les règles de mise en œuvre tiennent compte des dernières données scientifiques et techniques »*

En juillet 2008, cette nouvelle réglementation est mise en application sans ces dernières données scientifiques !

En septembre 2008, l'étude[5] est remise à l'Agence Européenne pour la Sécurité de l'Aviation (EASA).

La réglementation actuelle sur le temps de travail et de repos des équipages (FTL) est ainsi qualifiée par les scientifiques :

> ***"Unacceptable"; "exceeding the reasonable limits"; "allowing for high density of work…"***

Cette étude fait de nombreuses recommandations, jugeant que certaines parties de la réglementation actuelle sont inacceptables, en particulier :

- diminution du temps de travail de jour (actuellement 13-14 heures)
- réduction du temps de travail de nuit à 10 heures (au lieu de 11:45)

Aussitôt, ces recommandations sont contestées[6] par l'Association des Compagnies Aériennes Européennes (AEA) en ces termes :

« *Cela va nous coûter des millions d'euros* » et « *Nous allons devoir augmenter nos effectifs pilotes de 15%* » et encore « *les pilotes peuvent dormir dans le cockpit pendant la croisière* »

Au lieu d'agir rapidement et d'amender la réglementation pour ce conformer à cette étude, l'Europe a décidé d'en pondérer les conclusions afin de limiter les conséquences économiques.

---

[5] http://henrimarnetcornus.20minutes-blogs.fr/media/00/01/1875950914.pdf

[6] http://henrimarnetcornus.20minutes-blogs.fr/media/01/00/504990774.pdf

Tant pis si les passagers voyagent avec des équipages fatigués pourvu que les caisses soient pleines…

Les équipages doivent être performants en toutes circonstances, même dans les situations les plus critiques. Cela n'est pas possible si les pilotes sont fatigués. La fatigue intervient dans 15 à 20% des accidents liés aux facteurs humains.

Il est évident que l'AEA est avant tout motivée par la productivité des équipages !

Equipages performants ou équipages productifs ?

Qu'en pensent les passagers ?

Liste des membres de l'AEA :

Adria Airways - Aer Lingus - AeroSvit - Air France - Air Malta - Air One - Alitalia -Austrian - bmi - British Airways - Brussels Airlines – Cargolux - Croatia Airlines - Cyprus Airways - Czech Airlines – DHL – Finnair – Iberia – Icelandair - Jat Airways – KLM – LOT – Lufthansa – Luxair – Malev - Olympic Airlines - SAS Scandinavian Airlines – Spanair – SWISS - TAP Portugal – TAROM - TNT Airways - Turkish Airlines - Ukraine International Airlines - Virgin Atlantic Airways

Le 28 octobre 2007, 40 minutes avant l'atterrissage du vol Flightstar 804 à Keflavik, le Chef de Cabine entra dans le cockpit et demanda :

"*How the flight crew was doing ?"*

Réponse des pilotes :

"That's a very long day, we're really tired"

Après 17 heures et 20 minutes de travail, les pilotes ne purent arrêter le Boeing 737 dans les limites de la piste. Parmi les 189 passagers et 8 membres d'équipage, il n'y eut heureusement aucun blessé.

Dans son rapport, rendu le 29 janvier 2009, l'AAIB islandais affirme que la fatigue de l'équipage a été une des causes de cet incident grave et recommande à l'Agence Européenne pour la Sécurité de l'Aviation (EASA) de modifier la réglementation actuelle sur le temps de travail des pilotes…

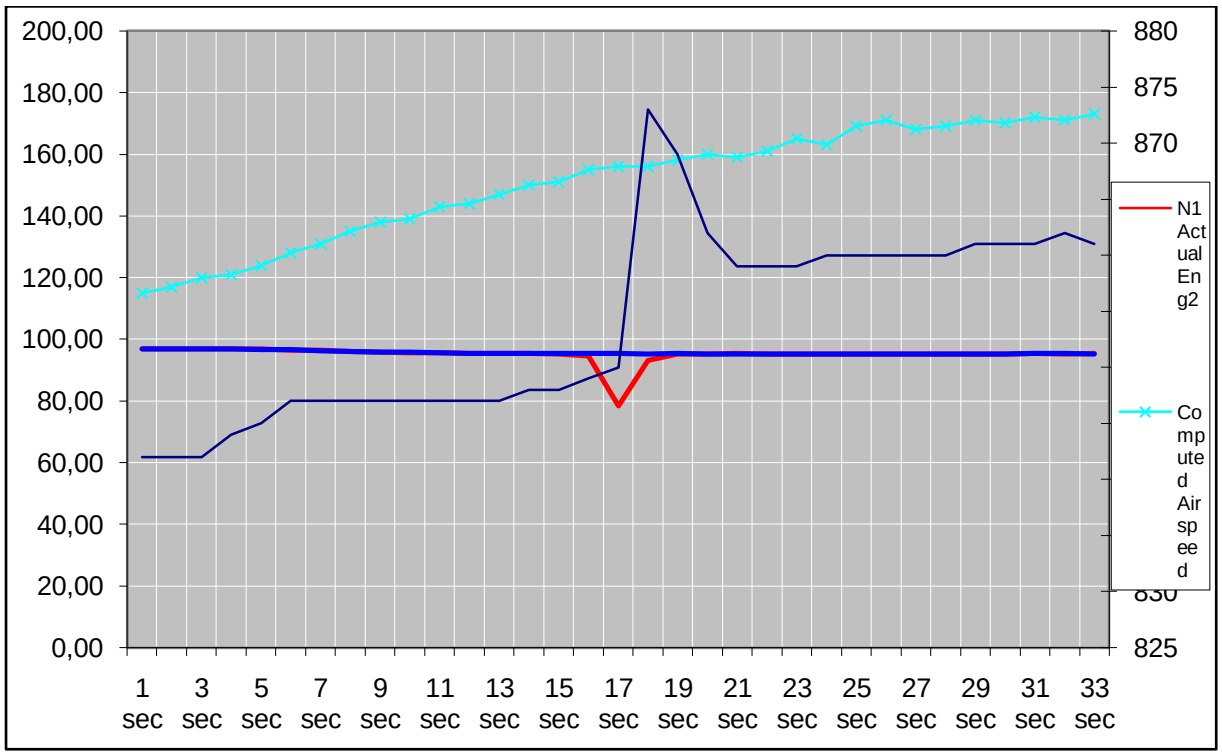
On peut rêver…

Ça pourra vous servir…

…si vous souhaitez confier vos problèmes de sécurité des vols à la justice.

J'étais commandant de bord Airbus A-340…

En juillet 2002, je déposais une plainte contre X avec constitution de partie civile pour mise en danger de la vie d'autrui suite à la remise en ligne, et à son utilisation sans précaution pendant 4 jours, d'un A-340 dont un des réacteurs avait subi un pompage consécutif à une ingestion d'oiseaux. Ça s'est terminé en eau de boudin…



Suite au pompage, certaines parties internes du réacteur auraient dû être inspectées par boroscopie et son essai à la poussée maximum effectué. D'ailleurs, le constructeur le recommande. Mais seule une simple inspection visuelle de l'entrée d'air de ce réacteur avait été effectuée avant la remise en ligne. Trois jours après l'incident le responsable sécurité des vols de ma compagnie s'était inquiété de la façon dont le problème avait été traité mais l'avion avait continué de voler sans aucune garantie quant à l'état d'un de ses réacteurs. C'était mon avis et ça l'est toujours…

J'ai alors commencé à gesticuler.

Le pompage d'un réacteur provient du dérèglement de l'écoulement aérodynamique et entraîne de fortes variations de pression accompagnées de fortes détonations. Les vibrations qui en résultent risquent de provoquer la formation de criques ou même la rupture d'ailettes.

Si une aube du compresseur ou de la turbine avait été fragilisée par une crique suite aux phénomènes générés par le pompage, elle aurait pu se rompre à tout moment, immédiatement ou après une dizaine de vols par exemple.

Si une seule ailette se détache, les étages postérieurs vont perdre également leurs ailettes sur chocs réciproques, celles-ci pouvant alors percer la partie externe du réacteur et servir de projectiles vers l'aile, les réservoirs de carburant, la cabine des passagers.

La non conformité des opérations d'entretien était confirmée par Jean-Louis CHATELIN, expert aéronautique, dont j'avais sollicité l'avis :

> *« La réalité de la collision avec les oiseaux tout comme celle du phénomène de pompage du moteur n°2 ne fait pas de doute s'agissant de ce vol.*
>
> *Il ressort de l'extrait du document d'entretien (ATL, Aircraft Technical Log) que la réponse à la plainte de l'équipage ne s'est traduite que par une inspection visuelle du moteur alors que le phénomène de pompage devait conduire, en outre, à un boroscopage.*
>
> *Il est donc de mon avis que l'entretien n'a pas été conforme au manuel d'entretien (AMM) à la suite de cet événement. »*

Interrogé lors de la commission rogatoire, Airbus avait également affirmé qu'une boroscopie était nécessaire.

Mais le 20 décembre 2006, la Cour d'Appel de Paris confirmait le non lieu considérant :

> *« qu'aucune loi, ni aucun règlement n'imposait une obligation particulière de sécurité ou de prudence consistant à faire des vérifications autres que celles auxquelles il a été procédé »*

et que

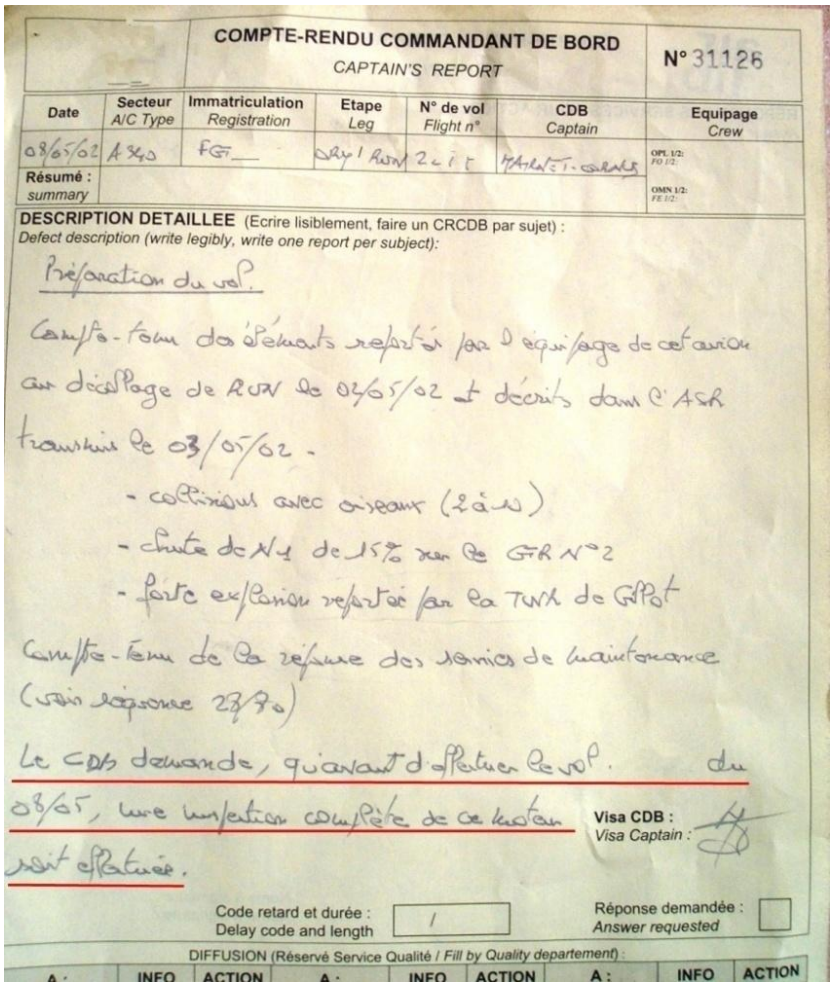
« les préconisations du constructeur ne constituent pas des obligations de sécurité prévus (sic) par la loi ou le règlement au sens de l'article 223-1 du Code pénal »

et

« qu'il ressort des renseignements recueillis auprès de la division des transports aérien à la DAC Nord et de la SNECMA [motoriste], et nonobstant les explications de la partie civile et l'avis de Monsieur CHATELAIN quant à l'existence, aux conséquences et à la prise en charge d'un phénomène de « pompage », les caractéristiques de la perte de puissance constatée n'étaient pas de nature à entraîner systématiquement une boroscopie /…/ »*

*Le 16 juillet 2003, le responsable de la division Transports Aériens à la Direction de l'Aviation Civile Nord (DAC Nord) avait affirmé : « *je n'ai aucun élément concret me permettant de dire que la sécurité des vols était compromise* »

Circulez, y'a rien à voir ! Fin de mes gesticulations…



COMPTE-RENDU COMMANDANT DE BORD
CAPTAIN'S REPORT
N° 31126

Date	Secteur A/C Type	Immatriculation Registration	Etape Leg	N° de vol Flight n°	CDB Captain	Equipage Crew
03/05/02	A340	FGT	ORY / RUN	2417	MARLET-GARNIER	OPL 1/2: FO 1/2:
Résumé : summary						OMN 1/2: FE 1/2:

DESCRIPTION DETAILLEE (Ecrire lisiblement, faire un CRCDB par sujet) :
Defect description (write legibly, write one report per subject):

Préparation du vol.

Compte-rendu des défauts relevés par l'équipage de cet avion au décollage de RUN le 03/05/02 et décrits dans l'ASR transmis le 03/05/02 -

- collision avec oiseaux (2 à 3)
- chute de N1 de 15% sur le GTR N°2
- faire explication relevée par la TWR de GAP.

Compte-rendu de la réunion des agents de maintenance (voir réponse 23/9a)

Le CDB demande, avant d'effectuer le vol. du 03/05, une inspection complète de ce moteur soit effectuée.

Visa CDB : Visa Captain :

Code retard et durée : Delay code and length : 1

Réponse demandée : Answer requested

DIFFUSION (Réservé Service Qualité / Fill by Quality departement) :

A :	INFO	ACTION	A :	INFO	ACTION	A :	INFO	ACTION

Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA). La France montrée du doigt !

Dans son rapport final[7] d'audit de supervision de la sécurité du système de l'aviation civile en France, l'OACI constate que l'État français n'exige ni ne s'assure du respect des exigences de l'Annexe 14, Volume I, à la Convention de Chicago relatives à l'aménagement des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA), sauf pour les nouvelles pistes et les extensions.

La DGAC émet des réserves[8] sur l'allongement des RESA et il faudra attendre le 1er janvier 2011 pour la publication du texte réglementaire. Gageons que les considérations opérationnelles (donc économiques) prendront le pas sur la sécurité…

L'absence d'une RESA à Saint Denis de la Réunion représente un danger potentiel. En effet, la présence d'un obstacle (marina) situé à environ 60m de l'extrémité de la piste 12 de l'aéroport de Gillot entraînera une catastrophe si un avion sort de la piste lors d'une interruption de décollage par exemple.

[7] http://www.icao.int/fsix/AuditReps/CSAfinal/France_Final_CSA_Report_fr.pdf
[8] http://henrimarnetcornus.20minutes-blogs.fr/media/00/00/1268934311.pdf

Quelles solutions pour la DGAC?

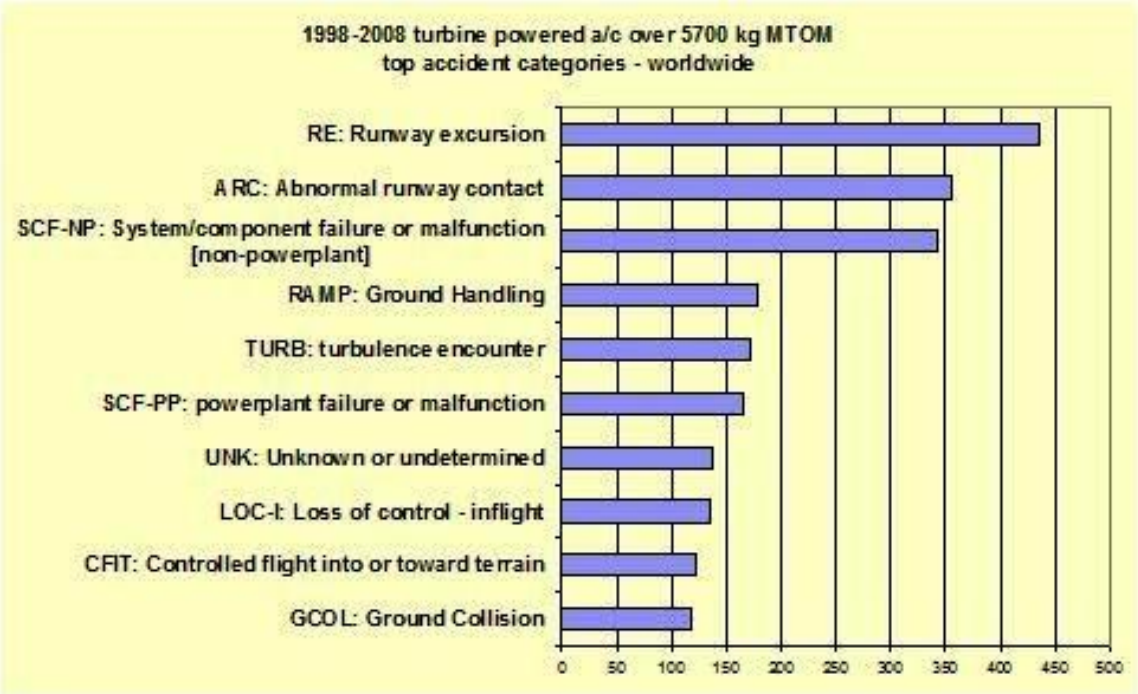
1- supprimer cette marina afin de respecter les recommandations de l'OACI

2-diminuer la longueur de la piste 12/30 de 300m pour établir une RESA standard

3-installer un système EMAS (photo-montage ci-dessous)

(On peut rêver… car les solutions 2 & 3 entraîneront forcément des restrictions sur la longueur de cette piste et donc une diminution de la charge marchande transportée par les avions longs courriers…)

Les sorties de piste sont la première cause des accidents dans le transport aérien.



« Quand tout s'emballe »

Avis d'un « branleur de manche »

« On dirait un goéland ! » C'est la pensée que j'ai eue lorsque j'ai aperçu pour la première fois le DC-10 qui nous attendait sur le parking. Lorsque je suis monté à bord, j'ai pensé à une cathédrale. J'ai passé de très bons moments à voler sur cet avion en équipage à trois, avec un OMN.

Lorsque je suis entré pour la première fois dans le cockpit d'un A-340, j'ai pensé « c'est beau » ! De belles couleurs, un « design » bien choisi. Voler sur A-340 est très confortable. Vous êtes bien installé et toutes les informations dont vous pouvez avoir besoin sont disponibles sans effort. Par exemple, si vous voulez savoir quels sont les terrains qui pourraient être utilisables le long de votre route en cas de déroutement, il suffit d'appuyer sur un bouton et l'information apparaît sur un écran, le ND. Ca rend fainéant si vous ne faites pas attention…

Pour « piloter » un avion de type Airbus nouvelle génération, il faut bien connaître ses différents systèmes, savoir les mettre en œuvre puis les gérer. Le pilote d'un Airbus est d'abord un « gestionnaire de systèmes ».

L'avion se pilote à travers des calculateurs PRIMs et SECs qui vous garantissent, quand tout fonctionne normalement, que vous resterez dans un domaine de vol compatible avec le transport de passagers grâce à un certain nombre de protections. Il y a 4 modes de pilotage : NORMAL, ALTERNATE 1 & 2, DIRECT et MANUAL BACK UP. En cas de pannes multiples vous passez automatiquement de l'un à l'autre en perdant certaines protections et vous en êtes informés (en général, la redondance fait qu'une panne simple ne dégrade pas les commandes de vol de ce type). A vous de savoir ce que cela signifie. Le dernier des 4 modes est un mode transitoire suite à une perte temporaire totale de la génération électrique. Il vous reste le « trim » de profondeur et la commande de direction s'il y a encore de l'hydraulique pour stabiliser l'avion pendant que vous essayez de « reseter » les calculateurs.

Mais sur ce type d'avion, lorsque tout s'emballe (ça peut arriver) et que vous sentez que vous ne contrôlez plus la situation (ça peut arriver aussi), il n'y a pas un bouton qui vous permette de passer rapidement dans un mode de pilotage conventionnel, c'est à dire d'éliminer tous les calculateurs pour retrouver vos réflexes de « branleur de manche » et agir directement sur les gouvernes. Si vous

êtes à proximité du sol, de l'eau ou si le domaine de vol à cet instant est très réduit (à haute altitude par exemple et sous turbulence) c'est un problème…

Les pilotes doivent garder la possibilité de maîtriser totalement leur avion.

Parole d'expert. Sortie du domaine de vol.

Le comportement des avions « Fly-By-Wire » tel que l'A330 est très particulier et le pilote doit, qu'il le veuille ou non, intégrer non seulement ce comportement mais aussi la présence des automatismes, de leurs limites et de leur hyper intégration.

La plupart des pilotes sont capables de s'en sortir…si on leur a donné l'occasion de s'entraîner régulièrement.

Après l'accident de l'A300 à New York en 2001, nous avons tous découvert la fragilité de nos avions modernes et le fait qu'il nous fallait oublier le réflexe acquis dès le premier décrochage en aéroclub ou en école, l'utilisation du palonnier pour sortir de décrochage ou de vrille, pour le remplacer par des procédures propres à chaque avion et mises au point par les pilotes d'essai.

En effet, le constructeur, l'autorité de tutelle, la compagnie ont estimé que pour tuer ce réflexe fossile, et grâce au génie des « Fly By Wire », un bon papier et la visualisation d'une vidéo de 10 minutes étaient suffisants et surtout pas très chers. Qu'en pensent les ergonomes, les cogniticiens, Amalberti… ?

A titre personnel, en cas de décrochage soudain sur mon A330, après une trentaine d'années sans voltige, sans combat aérien, sans décrochages et sans entraînement, je pense que par réflexe et dans un premier temps, j'utiliserai le palonnier. Après, sorti de l'arc réflexe et si les circonstances permettent à mon cerveau de commuter sur « action réfléchie », je me souviendrai peut-être des conseils d'Airbus.

Quid de la possibilité d'accès au cerveau réfléchi en cas de surprise, d'hypovigilance, d'alarmes visuelles et sonores multiples, de fatigue, de nuit, avec dégradation automatique des modes de pilotage et des protections, sans les informations basiques (vitesse par exemple) nécessaires au pilotage etc.?

Le CHSCT Air France.
Un contre-pouvoir qui dérange !

Nul besoin d'appartenir à Air France pour comprendre que le CHSCT a, comme ailleurs, un rôle de contre-pouvoir jugé trop important par certains. Personnellement, en ne considérant ici qu'une de ses nombreuses missions, j'ai lu avec avidité les rapports du CHSCT-PN d'Air France à propos d'accidents ou d'incidents graves survenus dans cette compagnie. Depuis des années, la somme de travail qu'il a fallu fournir pour rédiger ces documents est considérable. J'ai chaque fois été impressionné par la précision des analyses et j'en ai toujours récolté beaucoup d'enseignements relatifs à la sécurité des vols. Rien que pour cela, ses membres ont droit au respect.

Mais, dans ces rapports, on trouve des remarques qui doivent déplaire aux chantres du business. Par exemple (ils sont multiples) et en guise de démonstration, dans le rapport du CHSCT-PN à propos de l'accident du 19 septembre 2006 à CDG rappelé ci-dessous, on peut lire : « *Les considérations économiques, bien qu'importantes, doivent être secondaires lorsqu'il s'agit de sécurité*. »

Gênant… Trop gênant pour laisser faire…

Le 19 septembre 2006 au matin vers 9h45 locale à CDG et dans de bonnes conditions météorologiques, lors des opérations de départ d'un A320 sur un parking « au large », un attelage de trois chariots porte-conteneurs vient heurter la connexion à la vanne de l'hydrant du camion avitailleur de carburant qui effectue l'avitaillement de l'avion sous son aile gauche. Il se produit un écoulement carburant d'environ 80 litres récupéré dans le puisard étanche de la vanne sans autre pollution du parking ni de l'avion. Après changement de camion avitailleur et de côté d'avitaillement, à la fin de l'embarquement des passagers concomitant avec l'intervention de maintenance sur la vanne endommagée, un geyser carburant survient, aspergeant l'avion, les agents sol, des passagers, une grande partie de la ZEC et des bagages rush.

Avec la complicité de la DGAC, Air France a tenté de faire voter ce texte de Loi :

> *« Art. L. 4237. Dans les entreprises de transport aérien, **les attributions** des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail **s'exercent dans les limites** des prérogatives de l'autorité publique en matière de sécurité du transport aérien, notamment celles relatives à la **certification** des aéronefs, à leur **exploitation**, à l'agrément des **conditions techniques** ayant conduit à la délivrance du certificat de transporteur aérien et à l'approbation du **manuel d'exploitation**. »*

En résumé, le CHSCT ne doit plus s'occuper de la certification des avions, de l'exploitation, des conditions techniques en rapport avec le CTA (et donc tout ce qui concerne l'EU-OPS), de ce qui est écrit dans le manuel d'exploitation, c'est-à-dire TOUS LES MANUELS et TOUTE LA DOCUMENTATION utilisés par le personnel navigant (TU, MSS, Manuel sûreté, GEN.OPS, Matières dangereuses...).

Bref, le CHSCT, contre-pouvoir gênant, doit fermer sa gueule et un nouvel ordre social doit se mettre en place.

Pourtant, le Conseil économique et social a rédigé en 2001 un excellent rapport d'étude sur les CHSCT[9] qui a montré ainsi l'importance qu'il leur accordait. Par le plus grand des hasards, le rapporteur en était l'inspecteur du travail Gérard Filoche mis récemment en examen pour « délit d'entrave » parce que sa tête dépassait.

De même les juges et procureurs ont pu s'appuyer sur les travaux du CHSCT-PN pour leurs instructions, et enquêtes. En particulier Christophe Régnard, juge d'instruction en charge du Concorde et devenu depuis Président de l'Union Syndicale de la Magistrature et le Procureur Palpacuer de Colmar.

C'est un nouvel ordre social et économique qui tente de se mettre en place. Je ne pense pas que la sécurité et le droit des personnes et des victimes fassent partie de ses préoccupations.

De même, il se développe depuis plus de 2 ans un lobbying fort important pour annuler toute expertise judiciaire et laisser faire uniquement le BEA. Le projet de suppression du juge d'instruction va aussi dans ce sens, la pratique Procureur + BEA étant déjà actuellement en expérimentation, côté avions d'état sous la forme « Procureur + BEAD » (D pour défense). Je vous laisse à penser la place des Parties civiles au milieu du duo « Procureur + avocats de la défense » !

[9] http://www.conseil-economique-et-social.fr/ces_dat2/2-3based/base.htm

Crash d'Air Moorea.

Sept dirigeants de la compagnie et la DGAC mis en examen

Dans un communiqué, le procureur de la République informe que sept cadres dirigeants et responsables techniques de la compagnie Air Moorea ainsi que l'ancien directeur de l'Aviation Civile en Polynésie Française ont été mis en examen du chef d'homicide involontaire suite à leur garde à vue, dans le cadre de l'information judiciaire ouverte suite au crash du Twin Otter d'Air Moorea le 9 août 2007.

> *Le directeur du service de l'Etat de l'aviation civile en Polynésie française à l'époque de l'accident;*
>
> *Le directeur général d'Air Moorea à l'époque de l'accident ;*
>
> *Le Directeur Technique d'Air Moorea ;*
>
> *Le Responsable de production d'Air Moorea ;*
>
> *Le Responsable du bureau d'étude et de documentation à Air Moorea ;*
>
> *Le Contrôleur de production et contrôleur qualité d'Air Moorea ;*

(Tahitipresse)

Le jeudi 9 août 2007, le DHC6 immatriculé F-OIQI de la compagnie Air Moorea percutait la surface de l'eau après son décollage de Moorea. Le pilote et les 19 passagers étaient tués.

Le 17 septembre suivant, la DGAC suspendait le CTA de cette compagnie pour des irrégularités dans les procédures d'entretien et des manquements concernant la traçabilité des pièces détachées.

Dans son rapport final, le BEA nous a expliqué que les non-conformités relevées n'avaient pas de lien avec l'accident. Quid du niveau de sécurité de cette compagnie ?

(Lire ici[10] mon analyse de cet accident).

[10] http://henrimarnetcornus.20minutes-blogs.fr/media/00/00/1191345238.pdf

Dans un communiqué, les familles ont relevé la gravité des défaillances à l'origine de la catastrophe

MONTIGNY & DOYEN

Gérard Montigny
Conseil en droit immobilier
droit public et droit social
Ancien Membre du Conseil National des Barreaux
Marcel Doyen
Conseil en droit commercial
droit immobilier et droit social

Florence Smyth
Grégory Gance
Juliette Hiault
Avocats à la Cour d'Appel d'Amiens
Claire Aubourg
Avocat au Barreau de Senlis

AVOCATS A LA COUR

AMIENS : 28, rue Victor-Hugo
BP 80624, 80006 AMIENS CEDEX 1
03 22 71 72 73 Fax 03 22 92 15 37

montigny-doyen.com
montigny-doyen@wanadoo.fr

BUREAU SECONDAIRE :
60 av du Maréchal Joffre
60500 CHANTILLY
03 44 66 00 00 Fax 03 44 74 68 91

COMMUNIQUE DE PRESSE

Suite à la mise en examen de 7 cadres dirigeants responsables techniques de la Compagnie Air Moorea ainsi que de l'ancien directeur de l'aviation civile en Polynésie Française, dans le prolongement de leur garde à vue et dans le cadre de l'information judiciaire ouverte suite au crash du Twin Otter d'Air Moorea le 9 août 2007 qui avait fait 20 victimes, nous portons votre attention sur le présent communiqué de presse :

« Les avocats en charge de la défense des intérêts de l'association « 987 », association de défense des familles des victimes de la catastrophe aérienne de Moorea ont pris acte des mises en examen décidées par Monsieur REDONNET, juge d'instruction.

En l'état, ces mises en examen de cinq responsables d'Air Moorea et d'un ancien responsable de l'aviation civile constituent une étape normale et importante de l'instruction ; elles permettront aux personnes impliquées de s'expliquer et de répondre aux légitimes interrogations des proches et des familles des victimes.

La gravité des défaillances à l'origine de la catastrophe impose, dans le respect de la mémoire des victimes et de la souffrance des familles, de se féliciter de cette mesure révélatrice des diligences soutenues du magistrat instructeur et des services enquêteurs, mais ces mises en examen ne fixent pas les seules responsabilités pénales à envisager et n'excluent pas la mise en cause des personnes morales directement impliquées.

Les prochains mois ouvriront un débat, des échanges et des investigations qui devront révéler la plénitude des responsabilités.

L'association et ses avocats s'emploieront à apporter leur concours à cette exigence de vérité ».

Tout renseignement complémentaire peut-être obtenu de :

- **Gérard MONTIGNY**, représentant le groupement d'avocats assistant l'Association des Familles de Victimes
  Tél.: 03.44.66.00.00 – Portable : 06.0791.48.77.

- **Monsieur Nikolaz FOURREAU**, Président de l'Association
  Tél.: 00 689 54 14 04 – Portable : 00 689 79 60 44.

Safety First association loi 1901

West Caribbean 708
Les familles attaquent la DGAC

FRANCE-ANTILLES
www.franceantilles.fr MARTINIQUE

Crash : Les familles attaquent la DGAC

R. L. | France-Antilles Martinique | 18.05.2009

Olivier Bérisson, président de l'Avca : « Ce qui intéresse les familles, c'est de comprendre pourquoi leurs parents ont perdu la vie ce 16 août 2005 » .

L'association des victimes de la catastrophe aérienne du 16 août 2005, qui estime que le juge d'instruction en charge de ce dossier ne s'intéresse pas aux causes en amont de cet accident, s'oriente vers une autre procédure.

Toujours de nombreuses questions sans réponse... Pour les familles des victimes du crash de Maracaïbo et l'association qui les représente, l'enquête menée par le juge d'instruction reste largement insuffisante. « Le juge ne dévie pas de sa trajectoire initiale et s'intéresse uniquement aux pilotes » , déplore Rose-Marie Pélican, de la commission technique de l'Avca. « Tout ce qui s'est fait en amont de ce vol n'a pas été exploré » , regrette-t-elle.

Pour tenter de rectifier le tir, l'Avca vient de lancer une procédure au tribunal administratif contre la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). « Nous voulons comprendre pourquoi elle a accordé des autorisations à cette compagnie » , précise Olivier Bérisson, le président de l'association des familles de victimes. « Car la West Caribbean connaissait de graves problèmes financiers, avait déjà connu un crash dans la même année, ne payait plus ses employés depuis 4 mois et les Américains et les Vénézuéliens ne voulaient pas la voir. Si la DGAC n'avait pas accordé cette autorisation, la West ne serait jamais venue sur le sol français » .

Procédure en deux étapes

La procédure au tribunal administratif se compose en deux étapes. Dans un premier temps, chaque famille qui le souhaite va écrire un courrier au directeur général de l'Aviation Civile à Paris. Une sorte de « pré-contentieux » . Et, c'est seulement après cette première phase que le différend sera réglé au tribunal

administratif. « Beaucoup de parties civiles vont demander un euro symbolique. Seules celles qui ne sont pas déjà engagées dans la procédure au civil peuvent demander plus » , prévient Rose-Marie Pélican. Impossible, en effet, dans le droit français de demander des indemnités devant deux juridictions différentes. Avec le lancement de cette nouvelle procédure, les familles de victime souhaitent aussi s'intéresser aux rôles de l'agence de voyage « Globe Trotter » et du broker « Go to Vacation » (l'intermédiaire entre l'agence et la compagnie aérienne). « Ce qui intéresse les familles, c'est de comprendre pourquoi leurs parents ont perdu la vie ce 16 août 2005. Cela participe au travail de deuil » , souligne le président de l'Avca.

- « Très dubitatifs » sur l'enquête

Du côté de l'instruction pénale en cours, les membres de l'Avca, « très dubitatifs » annoncent qu'ils vont de nouveau demander des compléments d'enquête. Ils estiment que de nombreuses pistes n'ont jamais été explorées « voire écartées » . « On demande par exemple que les 25 heures du DFDR (NDLR, l'enregistreur de vol) soient exploitées. Aujourd'hui, le juge a seulement analysé 1h30, ce qui correspond à notre vol et au vol précédent entre Médellin et le Panama » , constate l'AVCA.

Sur la maintenance, l'association pense que le dossier remis « a été fabriqué de toutes pièces » : « Il y a eu des menaces de mort, le juge n'a pu se rendre à Medellin dans les entrepôts de la West qui sont d'ailleurs les anciens entrepôts de Pablo Escobar. Le dossier de maintenance a été remis à la justice française 18 mois après le crash. Pourquoi tout ce temps ? Une pièce a été changée le 25 octobre 2005, deux mois après le crash, le juge n'a pas non plus su nous expliquer ça... » , s'étonne l'AVCA. D'autres éléments du dossier (documents jamais retrouvés, découpe sur la carcasse de l'avion, vis de trime neuve...) alimentent la suspicion de l'AVCA. « Si le juge ne veut pas rechercher les éléments pour confirmer ou infirmer que c'était un avion poubelle, le doute subsistera. On ne comprendrait pas qu'il clôture son enquête en l'état » .

CAUSAS DEL ACCIDENTE:

Se determinó que las causa probable fue la operación de la aeronave fuera de los límites y parámetros establecidos por el manual de desempeño performance manual del fabricante de la misma, junto con la inapropiada planificación del vuelo al no considerar los aspectos climatológicos y de performance de la aeronave, además de la falla por parte de la tripulación de vuelo al no reconocer un decaimiento del estado de energía de la misma, y al no efectuar las acciones necesarias para la corrección de la entrada en perdida STALL de esta hasta su impacto contra el terreno.

RECOMENDACIONES:

A las autoridades aeronáuticas exigir en el entrenamiento de las tripulaciones de vuelo, e incluir los recobres de perdida stall en condiciones adveras de tiempo con ráfagas de viento verticales.

Evaluar los estados financieros de las empresas explotadoras del servicio publico de transporte aéreo, no solo durante el procedo de certificación sino como un proceso de supervisión permanente o como vigilancia continua, para que respalden las operación es autorizadas financieramente…se tomen medidas en malas condiciones financieras, ….exigir una mejor instrucción en cuando al uso de las tablas de performance para tripulantes, el personal de despachadores de vuelo...

Ce drame a eu lieu il y a près de 5 ans et toujours pas de rapport officiel!

La Loi Fauchon ne leur suffit pas…

Un dossier d'actualité :

Comment éviter la correctionnelle aux donneurs d'ordres ?

- *« Saisir systématiquement la justice dans les cas de catastrophes qui choquent l'opinion est inutile.* » (Me Soulez- Larivière avocat habituel de la DGAC)

- « *Il faut réduire le nombre des enquêtes pénales consécutives aux catastrophes aériennes* » (Jean Pariès, PDG de Dédale SA.)

Ils sont même allés faire une conférence sur ce sujet… à l'Ecole Nationale de la Magistrature en avril 2008 et, selon la Fédération Internationale des Victimes d'Accidents Aériens (FIVAA) présente, l'objectif non avoué de cette conférence, co-organisée par le directeur de la Sécurité des vols à Airbus M. Yannick MALINGE et du premier juge d'instruction M. François GUICHARD, était de plaider pour une dépénalisation des accidents aériens !

Dédale SA : Comment créer une société pour faire passer ses messages subliminaux :

Dédale

Ergonomie - Facteurs Humains - Gestion de risques

Interfaces homme-machine et sécurité opérationnelle

Notre philosophie

- Il n'y a généralement pas de « mauvaise » conception, plutôt une conception inadaptée aux conditions d'utilisation (opérateurs, tâches, environnement)

Dédale

QUI SOMMES-NOUS ?

Depuis 1992, Dédale aide les entreprises – dans les domaines aérien, ferroviaire, maritime, nucléaire, industriel, routier, hospitalier, etc.- à mieux gérer leurs risques et à améliorer leur performance par une **prise en compte globale, systématique et personnalisée des facteurs Humains et organisationnels.**

Dédale est une équipe de spécialistes en Facteurs Humains, ergonomie, sociologie, ingénierie et formation pour adultes. L'équipe se distribue entre Paris, Toulouse, et Melbourne (Australie). James Reason et Erik Hollnagel, experts de renommée internationale dans le domaine des Facteurs Humains, sont des actionnaires importants et des consultants occasionnels de la société.

Plus largement, Dédale travaille de façon privilégiée avec un réseau d'experts internationaux, de chercheurs, et de spécialistes opérationnels qui alimentent sa réflexion et participent directement à certains projets.

Cette **expertise pluridisciplinaire et de haut niveau scientifique** lui permet de garantir une réponse fondée, créative et adaptée aux problématiques de ses clients. Depuis sa création, Dédale s'est efforcée de les faire bénéficier des bonnes idées issues des recherches récentes et en cours dans le domaine des Facteurs Humains et de la sécurité.

En plaçant **l'homme –agent de fiabilité faillible- au cœur de la sécurité des systèmes sociotechniques à risques**, en travaillant sur la résilience autant que sur la formalisation des solutions connues, Dédale aide ses clients à porter des diagnostics lucides, à analyser l'expérience, à définir des objectifs et des stratégies, à choisir ou à construire des outils de transformation des comportements et des cultures, à les mettre en œuvre, à en évaluer les résultats.

Ils nous ont fait confiance pour le SMS ...

- Air France

Accompagnement de la mise en place d'un Système de Management de la Sécurité (SMS). Animation de séminaires d'information sur les SMS. Développement de méthodologies pour l'établissement de la cartographie des risques sécurité des vols, accompagnement de la conception du plan de prévention associé pour les Opérations aériennes, la Maintenance, l'Exploitation Sol et le Fret.

- Centre Commun de Recherche de la Commission des Communautés Européenne

Développement d'un système européen de retour d'expérience dans la maintenance aéronautique

- CENA-DNA/2 : pour la mise en œuvre de l'ESARR3

Accompagnement méthodologique du développement des outils support et de la formation à la réalisation des audits du SMS des Organismes de Contrôle de la Circulation Aérienne

- Direction de l'Hospitalisation et de la l'Organisation des Soins-Ministère de la Santé

Bilan de la mise en place de la démarche gestion des risques dans les établissements de santé français.

- Airbus

Développement d'un système avancé d'analyse d'incidents et de retour d'expérience opérationnel

Pour plus d'informations contactez Amel Sedaoui
(asedaoui@dedale.net)

Dédale – Pôle SMS et Gestion de Risques
15, place de la Nation
75011 PARIS
Tél. : 01 58 39 31 46

Siège : 15 Place de la Nation, 75011 PARIS - Tel: + 33 1.58.39.30.90 - Fax: + 33 1.58.39.30.99
Antenne : 55 avenue Louis Bréguet (Bat. 7, bur. 3), 31400 TOULOUSE - Tel: + 33 5.62.57.07.74
www.dedale.net

« You must be fired ! »

Ce jour-là, 250 passagers doivent prendre place à bord du DC10, dont je suis le commandant de bord, pour effectuer un vol entre Sydney et Colombo. Avant le départ, j'ai pu rencontrer l'équipage ayant effectué la rotation précédente Sydney/Nouméa/Sydney. Les pilotes et l'Officier Mécanicien Navigant (OMN) me donnent alors les informations suivantes concernant l'état technique de l'avion : -bloc de frein N°5 hors tolérance - bloc de frein N°8 limite - température des freins à l'atterrissage 350°C (sur ce type d'avion, la température des freins n'excède jamais 200°C en utilisation normale.)

Le DC10 est équipé d'un train d'atterrissage principal constitué de 2 jambes situées à l'emplanture de chaque ½ aile, c'est-à-dire à la liaison entre l'aile et le fuselage, d'un train central sous le fuselage et d'une roulette de nez. Seules les 8 roues du train principal sont équipées de blocs de freins. Lorsque les blocs de frein sont usés, ils doivent être changés. Pour évaluer l'usure, il suffit d'examiner des témoins situés sur les blocs.

Alarmé par leurs propos, je souhaite me rendre sur place pour constater l'état des freins de cet avion. J'ai reçu au préalable un message de la Direction technique « autorisant » (selon quels critères ?) le DC10 à effectuer deux atterrissages pour un retour à Orly. Il est possible, selon le manuel d'exploitation, de faire voler un avion avec un bloc de frein hors de la tolérance d'usure, mais il y a des restrictions d'emploi comme limiter la masse de l'avion au décollage.

Après avoir effectué une inspection visuelle avec l'OMN, je confirme l'inaptitude au vol de cet avion et demande que les blocs de frein n°5 et 8 soient changés.

Le chef de l'équipe technique de Sydney se met alors à hurler *« You must be fired ! »*… lorsque je lui annonce ma décision… en brandissant le message « autorisant » deux atterrissages. Il voulait tout simplement que je sois viré.

Lorsqu'un bloc de frein est inutilisable, le Manuel d'Exploitation prévoit une limitation de masse … au décollage. Bien évidemment, c'est de « l'accélération arrêt », c'est-à-dire l'interruption de décollage en cas de panne, dont il s'agit et non de l'atterrissage, les freins étant beaucoup plus sollicités dans

ce cas. L'autorisation de la Direction Technique (deux atterrissages) était donc inadéquate puisqu'elle ne prenait pas en compte une panne grave éventuelle au décollage et donc « l'accélération arrêt ».

Ma décision a occasionné un retard considérable et beaucoup d'inconvénients, puisqu'il a fallu aller chercher les blocs de frein à … Tokyo, mais, si j'avais pris le risque, comme on souhaitait que je le fasse, de décoller avec un système de freinage déficient à la masse de 263T, que ce serait-il passé en cas de panne grave avant la vitesse de décision ? Un avion hors de la piste, une jambe de train en feu, les rampes d'évacuation déployées, des passagers ou membres d'équipage blessés…

L'équipage ayant effectué la rotation Sydney/Nouméa/Sydney avait reçu comme information qu'un bloc de frein serait changé à Nouméa. Or, il n'y en avait pas… de blocs de frein à Nouméa ! …ni à Sydney !!!

Folie…

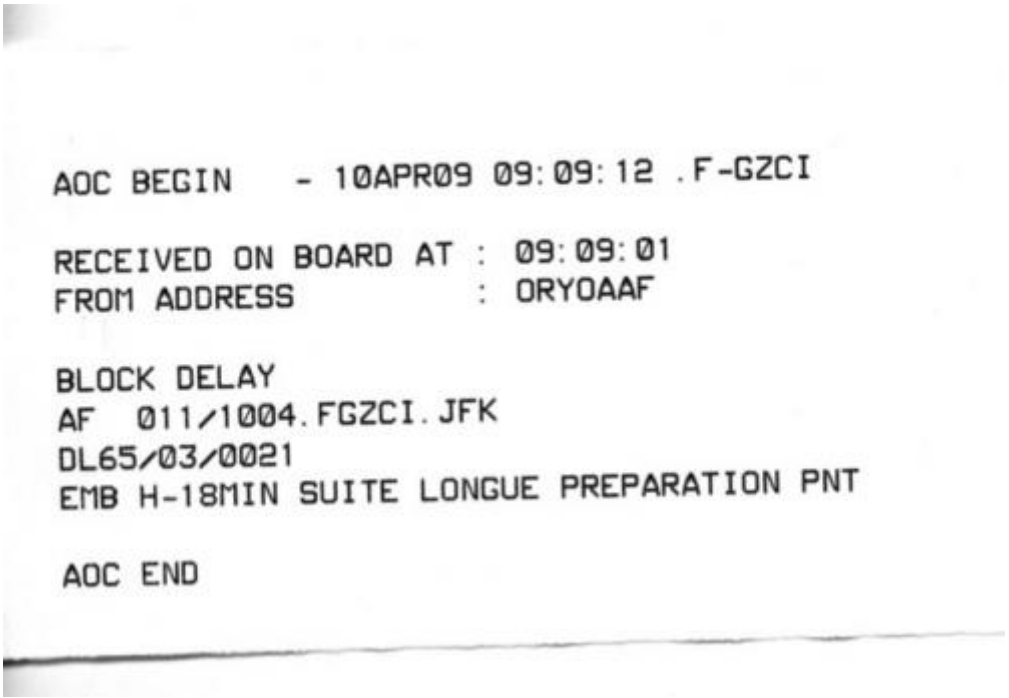
Sécurité ou ponctualité ?

Le chef d'escale d'une compagnie aérienne a-t-il compétence et prérogatives pour porter un jugement sur la préparation du vol par les PNT ? En particulier quand ce sont deux commandants de bord dont l'un est en outre Instructeur et contrôleur agréé par l'autorité de tutelle ?

Même le BEA affirme que « **la période de préparation du vol et de mise en œuvre de l'avion est une phase délicate et essentielle pour la sécurité de l'ensemble du vol** »

Par exemple, dans le drame du crash du Boeing 737 d'Air Algérie qui a fait 103 morts à Tamanrasset le 6 mars 2003, la commission d'enquête a estimé que la préparation « sommaire » du vol n'a pas permis à l'équipage de faire face à une situation anormale au moment du vol.

Ici, le chef d'escale d'Air France à JFK attribue le retard (22mn) d'AF 011 à la préparation du vol par les pilotes, trop longue à son goût.



AOC BEGIN - 10APR09 09:09:12 .F-GZCI

RECEIVED ON BOARD AT : 09:09:01
FROM ADDRESS : ORYOAAF

BLOCK DELAY
AF 011/1004.FGZCI.JFK
DL65/03/0021
EMB H-18MIN SUITE LONGUE PREPARATION PNT

AOC END

Faut-il, à Air France, bâcler la préparation d'un vol au détriment de la sécurité pour assurer la ponctualité ?

La prévention des accidents façon bizness

Jusqu'à aujourd'hui, lorsqu'un accident ou un incident se produisait dans le transport aérien il fallait tout mettre en œuvre pour éviter qu'il ne se reproduise.

C'est fini !

Désormais, on collecte des données sur les dangers de l'activité notamment par l'analyse de ces incidents / accidents et on classe les risques en 3 catégories :

Acceptable

Tolérable sous réserve.

Inacceptable.

Lorsque le risque a été jugé tolérable sous réserve ou inacceptable, il doit être ramené au niveau « le plus faible que l'on puisse raisonnablement atteindre ». Cela signifie qu'il faut faire la part des choses entre, d'un côté, le risque et, de l'autre, le temps, le coût et la difficulté liés à l'adoption de mesures visant à réduire ou éliminer le risque.

Donc, avant d'éliminer le risque qu'un accident / incident ne se reproduise, il faut demander :

« Combien ça coûte ? »

Le bizness a définitivement pris le pouvoir !

Cela s'appelle la « gestion du risque ». Malheureusement, ce truc se limite souvent, hélas, à ignorer les problèmes pour ne pas avoir à les résoudre.

Lire[11] l'Instruction du 22 décembre 2008 signée de Maxime COFFIN, ex-patron de la Direction du Contrôle de la Sécurité (il s'occupe maintenant de l'aviation légère, générale et des hélicoptères)

Note

À la division A340 d'Air France, on constate 2 à 3 défauts d'arrimage des conteneurs en soute par semaine. C'est classé "acceptable". Il parait que la certification vérifie qu'un déplacement de conteneur ne pose pas de problème de centrage. Si vous pensiez comme moi que les normes d'arrimages étaient aussi imposées par d'autres raisons que le centrage, vous vous mettiez le doigt dans l'œil.

[11] http://henrimarnetcornus.20minutes-blogs.fr/media/00/00/1586490754.pdf

Parole d'expert.

Pilotes, grève, représentativité, politique, magouilles, sécurité...

Ce qu'il se passe vraiment... (mai 2009)

Depuis quelques jours, les médias se font l'écho du préavis de grève déposé par le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL aussi appelé ALPA) concernant la représentativité des syndicats de pilotes.

Chacun sait que, depuis la Loi du 20 août 2008, il faut qu'un syndicat obtienne 10% des scrutins aux élections professionnelles pour être considéré comme représentatif et pouvoir négocier un accord, et 30% pour avoir le droit de signer un accord. Le nombre de pilotes, pour n'aborder que l'exemple d'Air France, est d'environ 4000 sur 75 000 salariés. Par conséquent, même syndiqués à 100% (sic) et votant à 100% (re-sic) pour un seul et unique syndicat (re-re-sic), les pilotes ne pourraient pas obtenir que ce syndicat de pilotes soit considéré comme représentatif des pilotes !

Pour obtenir cette «représentativité» dans cet exemple, il faudrait qu'Air France compte 7500 pilotes et que ceux-ci votent à 100% pour un seul syndicat... Selon cette même logique, il faudrait que, sur les 75 000 salariés, les pilotes soient au nombre de 22 500 et qu'ils votent tous pour un seul syndicat de pilotes pour que celui-ci puisse signer un accord concernant les pilotes...

Avec une telle armée mexicaine de pilotes, ce ne serait plus l'équipage à deux, ni même le retour à l'équipage à 3, mais carrément l'équipage à 12 dans le cockpit...

Il est vrai qu'il peut être tentant de se dire qu'après tout, la Loi étant la Loi, les pilotes n'ont pas à bénéficier d'une disposition d'exception et que ces salariés seront tout aussi bien représentés par un syndicat confédéré.

Sans doute pourrait-on naïvement multiplier cette réflexion à l'infini et pour chaque profession, y compris celle des journalistes qui ont pourtant obtenu la première exception à la Loi avec une représentativité corporatiste dont ils ne se plaignent pas...

Les pilotes, qui ont le droit de déroger à la Loi et aux règlements selon leur propre pouvoir discrétionnaire quand ils estiment, eux-mêmes, que la sécurité pourrait être en jeu, ces pilotes, donc, sont l'objet d'accords qui portent, non pas seulement sur la paye, mais sur des dispositions de travail ayant un impact sur la sécurité (temps de vol, composition d'équipage, systèmes de transmission de

données, outils de calculs de performance etc.). A ce titre, il n'est guère sérieux, si l'on attache de l'importance à la sécurité, de laisser des considérations autres que celles qui concernent exclusivement cette profession - et qui ne peuvent être connues et appréhendées avec précision que par les pilotes qui la pratiquent - rentrer en interférence dans la négociation de ces accords. Il ne serait donc pas sérieux d'envisager que des grandes centrales ou même des personnels placés dans l'avion sous l'autorité des pilotes mais plus nombreux dans l'entreprise aillent négocier les conditions d'emploi de leur commandant... Chacun, avec un minimum de bon sens et d'objectivité, doit pouvoir en convenir s'il attache de l'importance à sa sécurité lorsqu'il monte à bord d'un avion et qu'il confie sa vie à une personne qu'il ne connaît pas et n'a jamais vu, à un pilote...

Les journalistes qui ont écrit et publié l'article du Figaro du 24 mai 2009, intitulé «syndicalisme irresponsable»..., estiment que le Gouvernement a «d'ores et déjà accepté [la] demande» du SNPL. Magnant, avec les fréquent relents d'une jalousie mesquine, le jugement de valeur arbitraire à l'encontre des pilotes, pénalement responsables de la vie de centaines de personnes, en résumant leur métier à une «profession privilégiée», les mêmes journalistes tirent à boulet rouge sur une «grève préventive sur un accord déjà entériné».

La bonne formule peut sembler plaisante par son accroche mais celle-ci traduit surtout le manque de connaissance et de réflexion de l'auteur de l'article...

Car, s'agit-il vraiment d'une «grève préventive» pour obtenir ce qui est déjà accordé ?...

Quel en serait alors l'intérêt et les pilotes, généralement rigoureux dans leur jugement, sont-ils idiots au point de réclamer ce qu'ils ont déjà obtenu ?

Le SNPL est-il si craint par le Gouvernement (sic) que le Ministre se sente obligé de se précipiter devant les médias pour donner gain de cause immédiatement aux pilotes à la première menace de grève ?...

Le lecteur attentif peut-il se contenter de cette analyse superficielle sans penser que l'on se joue un peu trop facilement de sa prétendue crédulité ?...

Alors que se passe-t-il vraiment ?...

Acte I

Le SNPL, politiquement marqué à droite et en très bon terme avec le parti politique dominant, bombe le torse en criant haut et fort que l'on va voir ce que l'on va voir s'il n'obtient pas gain de cause sur la représentativité des syndicats de pilotes.

Au-delà de la question de savoir s'il est nécessaire que les pilotes soient représentés par des syndicats de pilotes ou par des confédérés, l'exception qui serait faite serait un atout considérable pour le SNPL puisque, seul syndicat obtenant plus de 30% des votes des pilotes aux élections professionnelles, il serait ainsi le seul à pouvoir signer un accord sans s'allier à un autre syndicat.

Seulement voilà... le SNPL est un syndicat vieillissant, soumis à d'éternelles luttes internes de pouvoir, co-gestionnaire dans sa politique visant à protéger l'actionnariat, souvent utilisé comme tremplin vers de hautes fonctions dans l'Entreprise par ses responsables successifs...

Ceci amène petit à petit les pilotes à démissionner et à se tourner vers d'autres organisations tant ils finissent progressivement par ouvrir les yeux et à ne plus se laisser perpétuellement et « bovinement » hypnotiser par le mot «pilotes de ligne» dans le nom du syndicat.

Pour redorer son blason en interne, le SNPL bombe donc le torse bien fort, rugit en abusant les médias qui s'en font l'écho et clame partout qu'il exige d'obtenir... ce qu'il sait déjà avec certitude recevoir. Cela lui permettra de faire croire, aux pilotes les plus naïfs, qu'il est puissant et redouté jusque par le Gouvernement... Le SNPL espère ainsi juguler l'hémorragie et démontrer en interne sa légitimité et sa suprématie...

En ce sens, les journalistes du Figaro ont raison d'écrire que ce préavis de grève couvre des revendications déjà acquises. Evidemment, ils font ainsi peu de cas du vote des Députés auxquels revient quand même le dernier mot... C'est que, l'UMP étant majoritaire et le Gouvernement d'accord avec les pilotes, l'issue parait évidente.

En revanche, ce que les journalistes n'ont pas l'air d'avoir compris c'est la raison pour laquelle le Ministre se précipite au soutien du SNPL et ce qu'il y a dans l'échange qui a été discrètement réalisé.

Car le SNPL obtient évidemment la représentativité en échange d'une contrepartie...

Laquelle ?

Acte II

Le 25 juillet 2000, le Concorde s'écrase.

Jusque là plutôt passif, bercé de nonchalance et d'indolence érigées en habitude, le Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail «CHSCT» du PN se réveille, d'autant que l'intégration d'Air Inter a amené une vision plus active du rôle de cette instance légale.

Ce CHSCT enquête et, comme la confidentialité ne peut être opposée à ses membres élus (des pilotes et des hôtesses issus des syndicats), il découvre beaucoup de choses concernant la réalité de l'exploitation du Concorde et de la formation de ses navigants.

Evidemment, le CHSCT n'est pas là pour rechercher des responsabilités mais pour prévenir la survenance d'un autre accident et donc pour identifier les risques et proposer des mesures de prévention.

En 2003, le rapport du CHSCT est terminé et l'Autorité judiciaire, qui en a le droit, s'en empare. Elle y découvre des choses très intéressantes, notamment en ce qui concerne par exemple la réalité de la formation au simulateur comparativement aux écrits du manuel d'exploitation... La réalité du terrain par rapport aux écrits juridiques sensés protéger l'Entreprise...

Car, depuis la Loi Fauchon de 2000, la responsabilité pénale indirecte (celui qui n'a rien fait pour empêcher ou a laisser se commettre le dommage) ne peut être recherchée que si la personne l'a fait exprès ou si elle a été négligente alors qu'elle avait conscience du danger.

A posteriori d'une catastrophe, les volontaires pour dire qu'ils l'ont fait exprès sont assez rares... Reste donc la négligence qui doit être assortie de la conscience du danger.

Par le jeu des délégations dans une grande entreprise, les dirigeants sont assez protégés. Sauf si des documents ou des actes juridiques permettent de démontrer qu'ils ont été avertis d'un danger, qu'ils en avaient ainsi conscience et qu'ils n'ont pourtant rien fait pour éviter le drame.

En ce sens, le pouvoir légal du CHSCT, qui ne peut contraindre mais qui peut officiellement alerter, revient à rendre responsable le dirigeant de l'Entreprise. Ainsi, le Code du Travail stipule qu'en cas d'accident après usage du droit d'alerte par le CHSCT, il y a «faute inexcusable» de l'employeur. La menace pénale se précise alors pour les dirigeants...

Le CHSCT, cet organe obligatoire dans toutes les entreprises de plus de 50 salariés, qui associe les personnels à la sécurité de l'exercice de leur profession et qui devrait être considéré comme une plus-value et un allié de l'entreprise... est en fait perçu comme un ennemi et un danger !

Un ennemi car il a le pouvoir de déterrer des dossiers, d'enquêter, de faire appel à des experts extérieurs à l'entreprise et d'alerter officiellement quand il perçoit un danger.

Pour la sécurité juridique des dirigeants en matière pénale, il faut faire taire le CHSCT.

Et, dès qu'Air France se rend compte du travail du CHSCT sur l'accident du Concorde, cela commence par une mise au ban de cette instance à laquelle on ne communique pratiquement plus aucun document et à laquelle on tente de refuser toute discussion sur la sécurité des vols...

Comme cela ne dissuade pas ce Comité, on continue en 2006 avec une circulaire de la DGAC qui tente d'interdire au CHSCT de s'intéresser à la certification et aux conditions d'exploitation des avions... Il ne reste pas grand-chose !

Mais ce n'est qu'une simple circulaire, le niveau le plus bas d'un texte juridique, et cela ne pèse donc pas assez lourd pour dissuader le CHSCT de continuer à agir...

Il faut donc passer à la vitesse supérieure et faire donner la Loi...

Et tant pis si, sur les installations nucléaires par exemple, on a augmenté les prérogatives et attributions du CHSCT. Dans l'aérien, il faut les restreindre jusqu'à le faire taire.

C'est le but du texte qui est introduit sournoisement dans un projet de loi «ferroviaire».

Sournoisement car un «projet de Loi», c'est présenté par un Gouvernement, par opposition à une «proposition de Loi» qui est présenté par un ou plusieurs députés.

Et dans ce «projet de Loi», introduit au Sénat et portant discrètement sur l'aviation comme ne le laisse pas penser son titre, apparaissent des amendements portés par le Nouveau Centre mais reprenant la promesse écrite du Gouvernement UMP...

Vous avez dit bizarre ? Politique politicienne répondront les experts.

Que disent donc ces amendements ?

Premièrement qu'il faut permettre la représentativité aux syndicats de pilotes en créant un collège spécifique, comme pour les journalistes et comme s'y est engagé le Ministre par une lettre de 2008.

Pourtant, ce n'est pas le Gouvernement qui le «projette» dans son projet de Loi mais un Sénateur du Nouveau Centre qui «l'invente» par un amendement...

Evidemment, il ne faut pas que les syndicats confédérés hurlent contre le Gouvernement, qui n'est ainsi ni responsable de l'amendement ni responsable de l'éventuel échec de l'amendement. Subtilité politicienne...

Mais, et c'est là que cela devient plus compréhensible, c'est assorti des contreparties qui sont explicites dans le même amendement :

- *restriction du droit de grève des navigants*
- *restriction des attributions des CHSCT aériens*

Et voilà l'affaire presque bouclée...

Presque car il faut bien faire accepter les amendements sans réaction des pilotes concernant ces contreparties...

Acte III

Le SNPL bombe le torse, donc, et engrange la victoire facile, car inévitable, d'obtenir la représentativité qu'il va, beaucoup plus discrètement, échanger contre la restriction des attributions du CHSCT et celle du droit de grève.

Pourquoi, direz-vous, de tels abandons ?

Mais parce que le CHSCT, en exigeant la meilleure sécurité sans qu'on puisse contrôler son action, nuit aux intérêts économiques de l'entreprise et, par conséquent, à ceux des actionnaires. Actionnaires dont font désormais partie la majorité des pilotes représentés par le SNPL qui a fait des rémunérations alternatives sa principale politique et son fond de commerce.

Il faut donc permettre le développement économique quitte à faire l'impasse sur le CHSCT, le SNPL ayant sans doute l'espoir de pouvoir peser suffisamment en sacrifiant le CHSCT qu'il ne peut contrôler comme s'il s'agissait d'un organe 100% interne. Cet organe interne existe d'ailleurs, il s'agit de la COMETEC, laquelle se verrait bien revenir sur le devant de la scène en discutant de sécurité dans les salons feutrés de la direction de l'entreprise plutôt que d'être reléguée derrière un CHSCT ayant plus de pouvoirs légaux...

Comment va donc se faire l'abandon ?

Le texte concernant le CHSCT a été rejeté par les Sénateurs qui n'ont pas voté l'amendement. Cependant, et c'est un scoop..., le texte va être réintroduit à l'Assemblée nationale...

Il ne restera plus au SNPL qu'à annuler son préavis de grève sur la représentativité, celui que les journalistes du Figaro n'ont pas compris, en faisant grand cas de son éblouissante «victoire» et de sa force impressionnante...

Et il faudra surtout qu'il ne réagisse pas à l'attaque législative contre le CHSCT et contre le droit de grève qui, lui aussi, nuit trop aux intérêts économiques de l'entreprise pour pouvoir être encore toléré dans une démocratie moderne du XXIème siècle...(la démocratie de marché)

Fermez le ban !

Le Gouvernement, qui n'aura pas eu à assumer dans un projet de Loi émanant de lui-même des amendements qu'il a fait porter à d'autres... est ainsi certain, par la majorité de l'UMP, d'obtenir le vote du laminage du CHSCT et du droit de grève... Tout comme il est certain d'obtenir le vote de la représentativité des syndicats de pilotes...

Les lecteurs les moins pessimistes restent heureusement encore libres d'espérer que l'Assemblée ne se prête pas à ce jeu de massacre début juillet.

Le tour est joué et peu nombreux sont visiblement ceux qui ont compris la réalité politico syndicale de la pièce de théâtre qui se joue devant leurs yeux, qu'ils soient journalistes, citoyens usagers du transport aérien ou encore pilotes et parfois même syndicalistes...

Une question demeure cependant... Quel intérêt l'état, et donc les pouvoirs publics, a-t-il à laisser le CHSCT se faire laminer ?

Voici la réponse :

Acte IV

Dans le courrier que le syndicat ALTER a rédigé au Directeur de l'aviation civile, on retrouve un certain nombre de points qui sont particulièrement embarrassants pour l'administration. Car celle-ci est soit incompétente pour n'avoir pas identifié les dangers, les risques et les manquements, soit complice pour les avoir tolérés...

Ce n'est pas la première fois qu'elle est mise dans cette situation et cela lui pose d'autant plus de problèmes que, dès lors qu'elle est ainsi officiellement alertée, elle devient elle aussi responsable en cas d'accident et pénalement responsable au niveau des dirigeants auxquels l'alerte a été adressée...

Comme cela ressort du courrier, le CHSCT a été à l'origine de l'identification des risques, dangers et manquements rapportés à la DGAC par le syndicat ALTER.

En 2006, par exemple, quand la DGAC avait écrit une circulaire visant à faire taire le CHSCT, elle n'avait pas beaucoup apprécié d'avoir été sollicitée par un parlementaire parce qu'elle refusait de répondre depuis près d'un an à ce même CHSCT au sujet d'une armoire qu'elle avait laissé Air France installer devant une issue de secours...

Evidemment, pour éviter de passer pour incompétente et afin de soutenir Air France, elle avait finalement affirmé qu'il n'y avait aucun problème... en serrant les fesses pour qu'il n'y ait pas d'accident amenant à évacuer par cette issue...

Puis, discrètement et après avoir attendu que d'autres problèmes fassent, comme d'habitude, un peu oublier les précédents, elle avait demandé à Air France de retirer ce meuble idiot afin que plus personne ne risque quoi que ce soit juridiquement en cas d'accident...

Et le meuble, qu'Air France et la DGAC soutenaient respectivement indispensable et sans problème pour la sécurité..., fut ainsi démonté...

Le «Fric» étant désormais le nouveau dieu universel de la société humaine moderne, c'est le profit qui dicte tous les choix, tous les arbitrages... Dans la balance des décisions et en guise de frein à tous les excès, il reste le risque juridique pour ceux qui prennent la décision... risque accentué, comme nous l'avons vu, par le pouvoir légal jugé exorbitant du CHSCT...

De ce fait, après avoir prochainement fait supprimer cette instance ou l'avoir réduite à néant, il faut continuer à se prémunir juridiquement.

Car on ne fait plus de la gestion du risque pour la sécurité mais de la gestion du risque juridique pour l'entreprise et ses dirigeants...

En étant cynique, avec un bon service communication et une bonne assurance, on ne voit pas très bien pourquoi on ne pourrait pas de temps en temps se permettre un accident... sous réserve de ne pas en être responsable ou, plus exactement, de ne pas juridiquement en paraître responsable...

C'est là que, avec un peu de retard par rapport aux sites SEVESO, le système vient de s'auto améliorer en créant le SGS...

Sur le papier, dans un système anglo-saxon, c'est très beau.

Mais les anglo-saxons, ceux qui ne doublent pas dans la queue au cinéma, ont ce défaut ou cet avantage de faire ce qu'ils écrivent et d'écrire ce qu'ils font...

Dans le système latin, et donc français où l'on essaye de doubler dans la queue au cinéma..., on écrit des milliards de pages de règlements afin de pouvoir s'abriter derrière en cas d'accident et de démontrer avec hypocrisie que ce n'est pas la faute du système, qui avait tout prévu, mais celle du lampiste abruti qui n'a pas exécuté à la lettre et dans le temps trop court imparti la procédure requise parmi les milliards de pages écrites...

Quel manque de chance que d'avoir embauché des crétins et que ce soient justement ceux-ci qui se soient trouvés là au moment de l'accident !

Comme l'assurance qualité en son temps qui devait apporter la qualité... le SGS est le nouveau système qui doit apporter la sécurité... Car, dans l'aérien, la qualité n'était probablement pas synonyme de sécurité... On pouvait avoir un accident de qualité !

En réalité, le SGS est un système qui vise à nommer un dirigeant responsable et qui fixe à chaque compagnie le soin de s'autocontrôler en analysant elle-même son retour d'expérience.

Le dirigeant responsable, du moment qu'il est assez adroit pour déléguer..., n'est pas si responsable que cela puisqu'il ne peut être responsable de ce qu'il a délégué et dont il n'a pas connaissance... CQFD

Il suffit donc de trouver, dans la pyramide de l'encadrement des compagnies, un subalterne docile qui accepte, contre la promesse ou même l'espoir d'une future promotion, d'accepter la responsabilité presque finale.

Presque finale car c'est le commandant de bord, «profession privilégiée», qui assumera la dernière...

Le subalterne accepte, ou met un terme à sa carrière de cadre..., en serrant les fesses jusqu'à la promotion, espérant que l'accident surviendra lorsqu'il aura pu se débarrasser de la patate chaude en la transmettant au futur subalterne... etc.

Pendant ce temps-là, le dirigeant responsable est perpétuellement protégé et peut ainsi tranquillement occuper la place du «dirigeant responsable mais pas coupable» jusqu'à la retraite. Dans certaine compagnie, on a même vu un dirigeant responsable repousser un peu la retraite car, faute de pouvoir être coupable, la place de dirigeant est d'autant plus agréable que le salaire est inversement proportionnel au risque juridique réel...

Quant à l'administration, elle obtient ce qu'elle peut vouloir à haut niveau : ne plus être responsable puisque les compagnies s'autocontrôlent et que les contrôles de l'Autorité deviennent accessoires grâce au miraculeux SGS...

L'Arrêté du 22 décembre 2008, sur le SGS, indique d'ailleurs assez bien le but poursuivi dès le paragraphe des définitions. Gérer les risques c'est ainsi «identifier, analyser les risques puis les éliminer ou les atténuer jusqu'à un niveau acceptable ou tolérable»...

Pour rappel, le CHSCT (qu'il faut flinguer) a pour mission légale de «procéder à l'analyse des risques», donc d'abord de les identifier, et ensuite de «susciter toute initiative qu'il estime utile [...] pour contribuer à la promotion de la prévention des risques»... D'où l'intérêt de se débarrasser du CHSCT maintenant que voici le SGS qui doit faire pareil mais mieux...

Et si l'accident survient quand même, c'est que c'était une erreur d'identification ou d'analyse du SGS ou peut-être que l'accident était acceptable ou tolérable !

Les documents, autocontrôlés par l'Entreprise sans que l'administration s'en mêle ou qu'un CHSCT surveille attentivement..., prouveront que ce n'est en tout cas pas une faute pénalement répréhensible...

Pas de chance, c'était une erreur...

D'ailleurs, la seule obligation actuelle du SGS souligne bien l'autocontrôle puisqu'elle fixe à «l'organisme», comprendre la compagnie aérienne, le soin d'elle-même «définir une politique et des objectifs en matière de gestion de la sécurité».

Enfin, ne pas oublier que ce système introduit l'obligation de former le personnel, comprendre les lampistes, au SGS et à la culture de sécurité. De telle sorte qu'on puisse lui faire assumer in fine une responsabilité dans «l'erreur» tragique...

Les américains, souvent en avance sur l'europe, écrivaient d'ailleurs dans l'Advisory circular n°120-92 du 22 juin 2006 (disponible sur Internet) et concernant le SGS (SMS en anglais) que : «While

traditional oversight functions will continue to exist in future safety oversight systems, ***the primary means of safety oversight will shift more toward system safety methods and <u>an emphasis on operator safety management</u>****. Moreover, the ability of the government to provide the resources that would be required to manage safety* ***through intensive direct intervention in aviation service provider's activities is <u>questionable at best</u>****.» At best ! No comment.*

Les anglo-saxons, disions-nous, ont l'avantage d'écrire ce qu'ils font et de faire ce qu'ils écrivent...

Le transport public de passagers se prépare de nombreux drames humains dont il n'y aura aucun véritable coupable à part le lampiste commandant de bord décédé, les constructeurs poussant quant à eux, par lobbying pressant, pour la dépénalisation de leur activité en cas d'accident aérien...

Les victimes étant mortes, les familles se consoleront en sachant que le système jugeait le risque tolérable et que le système ne peut avoir tort puisqu'il est parfait et qu'il a même permis la suppression du seul contre pouvoir efficace qu'est le CHSCT dans cette opposition évidente sécurité / rentabilité...

Aucun coupable n'ayant été puni, ou alors un sous-fifre, le système pourra continuer comme avant, l'important étant que la tragique péripétie n'ait pas nui aux intérêts économiques de l'entreprise et n'ait pas inquiété pénalement les dirigeants les mieux payés.

Quant au syndicat majoritaire, il réalisera, mais trop tard, qu'on ne l'y reprendra plus... Sauf à ce que ses leaders aient obtenu, entre temps, les contreparties qu'ils escomptaient et que d'autres, plus jeunes et n'ayant pas connu ce temps, viennent les remplacer pour continuer sur la même lancée l'œuvre engagée...

Quant aux problèmes de sécurité actuels soulevés par le syndicat ALTER dans son courrier à la DGAC, sans doute faut-il attendre la mort du CHSCT et l'avènement du SGS pour définitivement les enterrer.

Citoyens usagers du transport aérien, même si vous êtes journalistes, dormez en paix et ayez confiance ! Votre sécurité est assurée, vous vivez dans un monde parfait qui évolue favorablement et tout ce qui a été ici écrit n'est que fiction et imagination, toute ressemblance avec une situation réelle ne serait que purement fortuite... etc.

Polémistes adeptes des forums aéronautiques, si vous lisez ceci, ne vous attardez pas à y répondre ou à vous répandre en controverses car tout ceci n'est évidemment pas sérieux, la réalité, la vraie, la vôtre, étant obligatoirement différente... «Etonnant, non ?»

Crash du vol OG 269.

Clément CAMPEAU critique le rapport intermédiaire.

Le 16 septembre 2007, le vol One-Two-Go 269 s'écrasait à l'atterrissage sur l'aérodrome de Pucket (Taïlande) faisant 90 victimes. Une analyse systémique de ce crash fait apparaître de multiples causes dont il faut chercher l'origine dans le fonctionnement aberrant de la compagnie et dans la négligence et la corruption de l'administration thaïlandaise

Sous la pression des familles des victimes de ce drame qui aurait pu être évité (un de plus…), la compagnie One-Two-Go a été placée sur la liste noire européenne le 8 avril 2009 et enlevée 6 mois plus tard (merci Monsieur Tanjani).

Un an avant le crash, Clément CAMPEAU, de nationalité canadienne, alors commandant de bord de la compagnie Orient Thaï dont One Two Go est une filiale, avait adressé une lettre à son chef pilote dans laquelle il affirmait qu'une tragédie allait se produire notamment à cause de l'entretien des avions et à cause de la fatigue des équipages. Il avait ensuite démissionné.

Après le crash, Clément a beaucoup aidé les familles des victimes et n'a pas hésité à dire publiquement ce qu'il pensait.

Voici ce que Clément CAMPEAU pense du rapport qui a été produit par la Thaïlande…

> *Voilà un rapport qui tente et réussira sans doute à enterrer les responsabilités de chacun. Sauf bien sûr les personnes connaissant l'aviation et ayant suivi les séquelles de cet "accident", le public et les médias n'y verront que du feu.*
>
> *Les batailles de recherche de la vérité comme dans ce cas, se déroulent par médias interposés. L'opinion publique, surtout dans nos démocraties occidentales, est fortement influencée par les médias, ce qui est presque toujours bénéfique.*
>
> *Ce rapport et ses conclusions sembleront donc aux yeux des médias et, par extension, du public être l'aboutissement d'un exercice honnête, ouvert et éclairé. Or, nous savons qu'il n'en est rien, mais le grand public y croira et c'est ce qui compte.*
>
> *A ce stade-ci, il est déjà très tard pour tenter de renverser la vapeur. Les associations de victimes et autres personnes impliquées dans la recherche de la vérité ont une grosse*

pente à remonter pour démontrer la fourberie de ce rapport. Les gouvernements des ressortissants et des victimes n'ont fait que bien peu, et rien, dans certains cas.

Il faut se rendre à l'évidence, le rapport de force joue en la faveur de Udom [le patron de la compagnie] *et de la DCA [*administration thaïlandaise*].*

Si la tragédie s'était produite dans un pays occidental, j'ose affirmer que le rapport qui en aurait émané aurait été beaucoup plus critique des responsables et aurait vraisemblablement attribué des responsabilités allant jusqu'à criminelles aux officiers de OG-OX [la compagnie] *et de la DCA.*

En effet, c'est un rapport très complaisant qui aurait pu se résumer ainsi: La DCA, OG-OX de même que le gouvernement et la société Thaïlandaise devront impérativement régler leur problèmes de corruption. Il s'agit bien là du noeud du problème et la principale cause de cette catastrophe.

Mais bien sûr, demain n'est pas la veille… Ce rapport aurait pu être écrit par Udom lui même. Bien que ce rapport tombe pile sur certaines causes de l'accident, il ne fait aucune mention des lacunes graves et systémiques de OG-OX. Je constate bien qu'il s'avance un peu plus dans ses recommandations. Sous la rubrique "les causes" le rapport ne mentionne pas l'évidence même; La culture d'entreprise du transporteur est DIRECTEMENT responsable de toutes les causes sauf l'item no 4. Aussi, le personnel responsable de la DCA a choisi depuis longtemps d'ignorer les avertissements pourtant nombreux portés à leur attention. La DCA et, par extension, le gouvernement thaïlandais sont complices des agissements des "inspecteurs" de la DCA. Il a en effet été démontré que cette DCA se trouvait, par le biais des agissements de ses inspecteurs, en état de dépendance envers Udom.

Sous la rubrique "recommandations de sécurité" tous les items, de 1.1 à 1.8 indiquent bien que ni le transporteur, ni la DCA ont pris au sérieux leurs rôles respectifs dans l'établissement et la supervision de normes reconnues mondialement.

En ce qui me concerne, en filigrane, ce rapport néglige de mentionner la seule conclusion qui s'impose: Par leurs agissements, incompétence et corruption graves, tous les intervenants au niveaux de direction de OG-OX et de la DCA doivent être tenus personnellement et criminellement responsables d'une catastrophe annoncée.

Mais c'est la Thailande, et bien sur, rien dans ces maigres recommandations ne sera corrigé ou mis en place tant par la DCA que par OG-OX ou Udom.

Je sais que c'est difficile à admettre, mais les 90 victimes ne seront pas les dernières.

Clément Campeau

L'option

(Extrait de « Transport aérien, le dossier noir » ed. Privé)

« Précédée de 2 motards sirènes hurlantes, la Renault Vel Satis noire aux vitres teintées fonce dans le couloir de bus de l'avenue Matignon. Le trafic est fluide ce qui facilite la tâche du chauffeur.

Sitôt prévenu par son cabinet, le ministre des Transports avait réuni ses conseillers. En situation de crise, il fallait réagir vite pour neutraliser les velléités de la presse et rassurer l'opinion. Les instructions avaient été données, mais il reste toujours l'impondérable, l'initiative malheureuse d'un élément incontrôlé qui fout tout par terre. Garder la main, ne pas se laisser déborder.

« Ca se présente bien », pensa le ministre 20 minutes plus tard en constatant avec satisfaction que l'aéroport n'était plus très loin. A peine un peu plus de 2 heures que la nouvelle était tombée. Un bon point pour la réactivité. Ses services avaient agi avec efficacité. Il avait rapidement été convenu que le hall « arrivées » de l'aérogare était stratégiquement le meilleur endroit pour faire la déclaration. Disposant de toutes les informations, il avait ensuite facilement déterminé l'option. /…/

« *Combien de morts français, déjà ?*

«138 »

répondit l'homme à ses côtés en fouillant dans ses papiers.

« *15 jours, pas plus… »*

Les sondages sur les préoccupations des Français le démontraient. Du nombre de morts dépendait la rapidité avec laquelle l'événement se diluait dans l'actualité.

« Nous arrivons » annonça t'il en constatant avec satisfaction que les camions relais des chaînes de télé étaient déjà installés. Entouré de ses gardes du corps, le ministre pénétra dans l'aéroport. Il

passa à côté d'elle sans la voir. Immobile devant son papi et sa mamie effondrés, les bras noués autour de sa poupée, une petite fille pleurait.

Quant il entra dans le hall « arrivées », les projecteurs des télés s'allumèrent, les journalistes se précipitèrent délaissant les familles effondrées. Le scénario était bien réglé : Se diriger vers un groupe isolé les sourcils froncés, serrer quelques mains, réconforter puis prendre position là où les caméras l'attendaient.

« Nos pensées vont vers les victimes de cette tragédie et leurs familles. Soyez certains que tout sera mis en œuvre pour trouver les causes de l'accident qui a causé la mort de 138 de nos .concitoyens. Une équipe de la DEA va se rendre à Maloya dans le cadre de l'enquête administrative. Avec les éléments en notre possession, nous avons dès à présent la quasi certitude qu'il ne s'agit pas d'un attentat. Nous pouvons également écarter la panne technique. Une première analyse montre que le pilote aurait fait une erreur de navigation. Nous vous tiendrons informés du déroulement de l'enquête, dans la plus totale transparence. Merci de votre attention

Précédée de 2 motards sirènes hurlantes, la Renault Vel Satis noire aux vitres teintées fonçait.

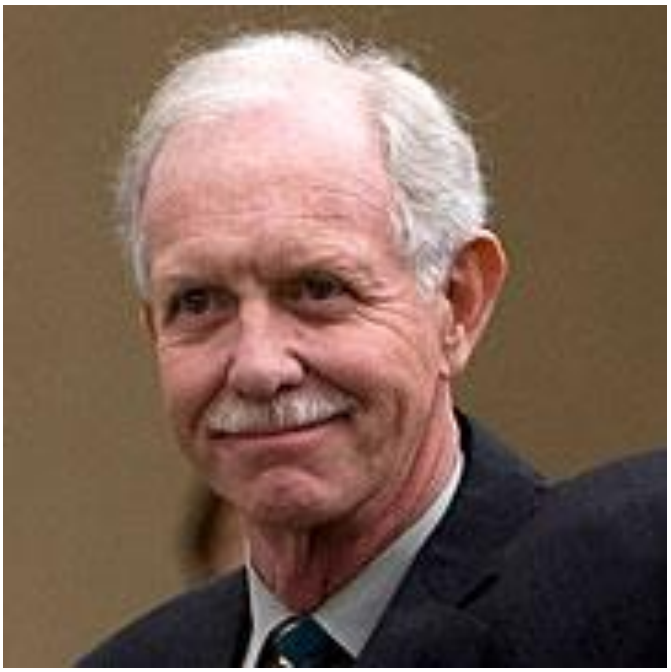
« Tout s'est bien passé, je suis satisfait »

annonça le ministre en regardant à ses côtés l'homme qui rangeait ses papiers. Pas plus de 30 minutes s'étaient écoulées depuis son entrée dans le hall des arrivées. Le programme de la journée pourrait être respecté. Sans s'arrêter, la voiture noire franchit les grilles béantes du ministère.

«Et maintenant, qu'est-ce qu'on a ? »

demanda-t-il en regardant à ses côtés l'homme qui recommençait à fouiller dans ses papiers."

Le “coup de gueule” du Captain Sullenberger

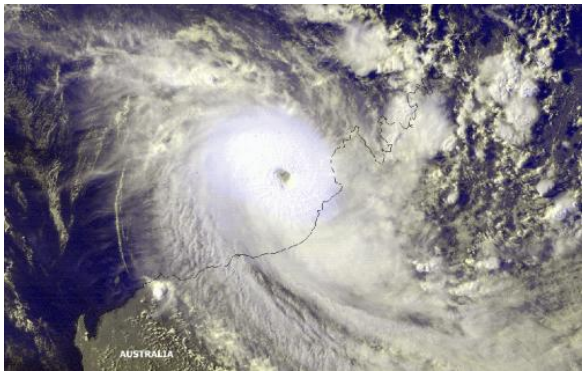


« L’équipement de sécurité le plus important dans un avion c’est des pilotes bien entraînés »

« Nous ne devons pas laisser la pression économique nous détourner des objectifs de sécurité »

« Je ne connais pas un pilote qui recommanderait son métier à ses enfants »

« Ils ont un radar ? **K**'ils se dém..dent ! »



Salle des Opérations. Préparation d'un vol au départ de Sydney (Australie)

-« Euh… Chef, on a un problème avec la 612 »

-« Hein ! **CéKI** le captain ??? »

-« Euh… C'est pas le Captain, c'est la météo »

-« **KOI** la météo ??? »

-« Euh… ça passe pas… »

-« **KOI** ça passe pas ! D'habitude ça passe !!! »

-« Euh… d'habitude y'a pas un cyclone. En plein milieu, sur la côte ouest de l'Australie. On peut pas l'éviter en trajet direct. Euh…on est déjà en ETF[12]… »

-« Et alors ??? Ils ont un radar ? **K**'ils se dém..dent !!! »

Plus tard

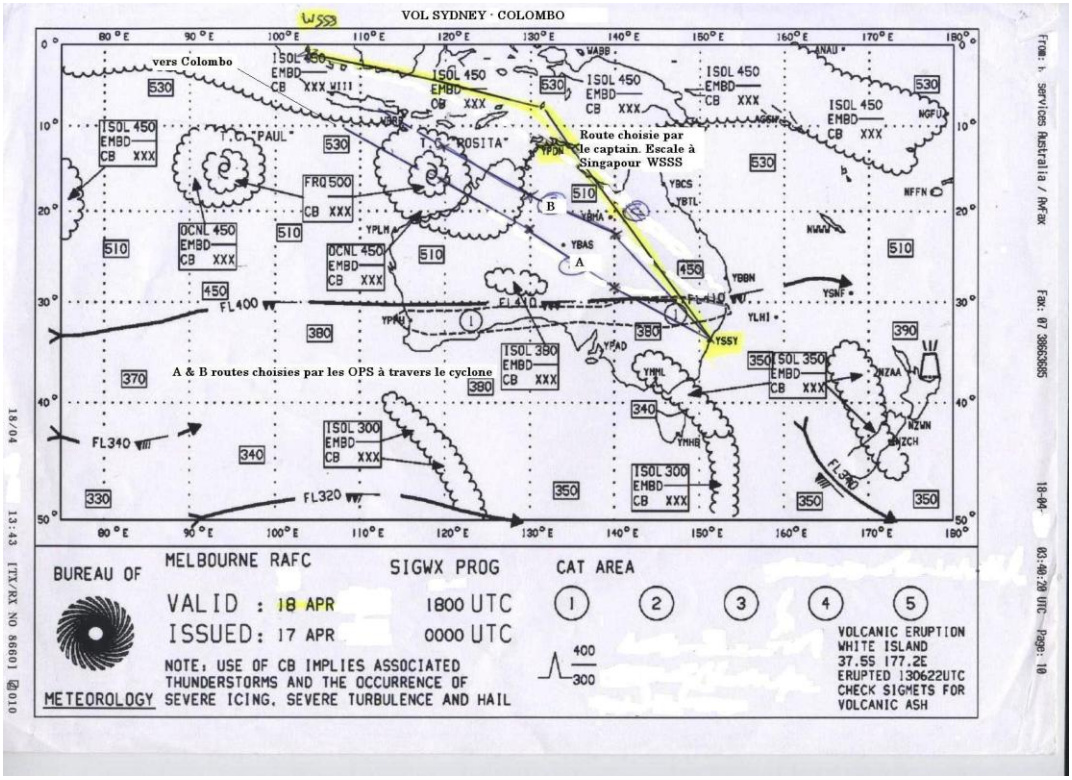
[12] ETF : Escale Technique Facultative. Sans entrer dans les détails, c'est un vol avec des réserves carburant minimales (ici, pour privilégier la charge marchande).

-« Euh… Chef, la 612… le Captain refuse le plan de vol. Il fait escale à Singapour… Euh… on va arriver à Orly après la fermeture… »

-« **KOI** ??? **CéKI** le Captain ??? »

-« Euh… c'est encore Machin-Chose… »

-« Y nous fait ch… Faut le **saKer** ce type !!! »


VOL SYDNEY - COLOMBO
WSSS
vers Colombo
Route choisie par le captain. Escale à Singapour WSSS
A & B routes choisies par les OPS à travers le cyclone
FL400
FL340
FL320
BUREAU OF METEOROLOGY
MELBOURNE RAFC
SIGWX PROG
CAT AREA
VALID : 18 APR 1800 UTC
ISSUED: 17 APR 0000 UTC
NOTE, USE OF CB IMPLIES ASSOCIATED THUNDERSTORMS AND THE OCCURRENCE OF SEVERE ICING, SEVERE TURBULENCE AND HAIL
VOLCANIC ERUPTION
WHITE ISLAND
37.5S 177.2E
ERUPTED 130622UTC
CHECK SIGMETS FOR VOLCANIC ASH

Safety First association loi 1901

Crash d'un avion turc à Amsterdam : négligence ?

Le 25 février 2009, un Boeing 737 de la compagnie Turkish Airlines s'écrasait à 1,5 km de la piste 18R de l'aéroport d'Amsterdam faisant 9 morts et 86 blessés.

Dans son rapport préliminaire, le Dutch Safety Board affirme que lors de l'approche finale, un des 2 radioaltimètres fournissait de fausses indications au système d'auto-manettes entraînant la réduction inadéquate du régime des réacteurs et le décrochage de l'avion. La réaction tardive des pilotes ne put empêcher l'accident.

C'était une panne récurrente reportée sur le document d'entretien.

Prendre le temps de réparer les avions est une attitude de plus en plus rare dans le transport aérien (cf. l'accident de la compagnie Spanair).

Ce sont les passagers qui paient cette négligence.

Spanair : un rapport d'étape…

…qui confirme que le MD82 accidenté a été remis rapidement en service sans recherche de panne approfondie et grâce à une utilisation abusive de la MEL. (Ce n'est pas encore l'avis de la CIAIAC). Ponctualité, productivité d'abord… La panne de RAT affectant cet avion avait été précédemment signalée 3 fois par les équipages lors de vols effectués les 19 et 20 août. Ce même défaut récurrent avait été enregistré 6 fois par le DFDR entre le 18 et le 20 août.

La CIAIAC fait des recommandations concernant les procédures, le relais R2-5, l'utilisation des check-lists, la certification. A ce sujet, la CIAIAC demande que la panne du Takeoff Warning System soit signalée dans le poste de pilotage conformément aux exigences de l'article CS 25.1309. C'est une recommandation que le BEA aurait pu faire dans son dernier rapport concernant AF 447 à propos du blocage des sondes Pitot (on peut rêver).

La CIAIAC promet de s'intéresser maintenant aux facteurs humains, en particulier dans ce qui concerne les opérations et la maintenance. Souhaitons que cette commission d'enquête technique recommande que le personnel des compagnies aériennes ne soit pas mis sous pression pour assurer la ponctualité mais qu'on lui laisse assez de temps pour effectuer correctement son travail qui consiste d'abord, faut-il le rappeler, à assurer la sécurité des passagers.

Incitation aux impasses techniques !

L'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 19 novembre 2009 précise :

> *qu'<u>un problème technique</u> survenu à un aéronef qui entraîne l'annulation ou le retard d'un vol <u>ne relève pas</u> de la notion de «circonstances extraordinaires» au sens de cette disposition, sauf si ce problème découle d'événements qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective.*

Les passagers peuvent alors recevoir une indemnisation forfaitaire d'un montant compris entre 250 et 600 euros.

Pour qui connaît le fonctionnement de certaines (?) compagnies aériennes, on peut craindre que des pressions soient exercées sur les mécaniciens et (ou) les équipages pour que les avions partent à l'heure quel que soit leur état technique.

Une recherche de panne sérieuse demande parfois plusieurs heures…

Un avion peut être bloqué dans l'attente d'une pièce de rechange qui tarde à arriver…

Etc.

Cet arrêt va inciter un peu plus encore les compagnies à faire des impasses techniques. La ponctualité était un argument commercial, elle devient une nécessité économique !

Accident à la Jamaïque : encore une piste en cause !

Le 22 décembre 2009, un Boeing 737 d'American Airlines est sorti de la piste 12 de Kingston, Jamaica. L'atterrissage a eu lieu sous une forte pluie. On compte de nombreux blessés parmi les 154 passagers et membres d'équipage.

L'avion a franchi un obstacle situé en bout de piste et s'est brisé en plusieurs morceaux.

Encore une piste qui ne respecte pas les recommandations de l'OACI : une aire de sécurité d'extrémité de piste longue de 300m dépourvue d'obstacles.

A Saint Denis de la Réunion, il y a une marina à l'extrémité de la piste 12 qui est utilisée pour les décollages. Si un avion sort de la piste lors d'un décollage interrompu par exemple, il y aura une catastrophe. La DGAC attend…

Liste noire : comment ça ne marche pas…

RÈGLEMENT (CE) No 2111/2005 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 14 décembre 2005

> « *(20) Lorsqu'un risque pour la sécurité n'a pas été réglé de manière satisfaisante par les États membres concernés, la Commission devrait avoir la possibilité d'adopter des mesures immédiates à titre provisoire.* »

Dans l'exemple ci-dessous, la CE avait la possibilité d'adopter des mesures immédiates tant les carences en matières de sécurité de la compagnie en question sont avérées ! Mais non…

Exemple :

Egypt Air 13 juillet 2009[13]

(66) Les nombreuses carences en matière de sécurité d'Egypt Air, titulaire d'une licence en Égypte, sont avérées. Elles ont été constatées au cours des 75 inspections au sol menées depuis janvier 2008 principalement par l'Autriche, la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et l'Espagne, ainsi que d'autres États de la CEAC, au titre du programme SAFA. La récurrence de ces constats (au total 240 dont 91 de catégorie 2 et 69 de catégorie 3) est préoccupante car elle traduit des insuffisances systémiques en matière de sécurité.

(67) Compte tenu des rapports SAFA, la Commission a entamé une discussion officielle avec les autorités compétentes de l'Égypte (ECAA) le 25 mai 2009: elle leur a fait part de sa très vive inquiétude quant à la sécurité des activités du transporteur et les a enjoints, elles et le transporteur, de prendre des mesures visant à remédier de manière satisfaisante aux insuffisances constatées sur le plan de la sécurité, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n o 2111/2005.

(68) Le transporteur a soumis une quantité importante de documents (les 10, 16, 17, 19 et 26 juin 2009) concernant les mesures correctives prises ou envisagées à la suite des inspections au sol ainsi qu'une analyse des causes profondes, qui propose des solutions à long terme. Il a été entendu, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 30 juin 2009.

(69) Egypt Air n'ayant pas remédié aux graves manquements constatés dans les domaines du maintien de la navigabilité, de l'entretien, de l'exploitation et de la sécurité du transport de marchandises, la Commission demande aux autorités compétentes de l'Égypte de lui remettre, chaque mois, un rapport sur l'avancement de la mise en oeuvre du plan d'actions correctives,

[13] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:182:0004:0024:FR:PDF

accompagné de tout autre rapport sur les audits qu'elles auront réalisés auprès d'Egypt Air. Par ailleurs, les autorités compétentes de l'Égypte doivent remettre à la Commission le rapport de l'audit final qu'elles doivent réaliser à la fin de cette période: elles lui communiqueront les résultats de cet audit ainsi que leurs recommandations.

(70) Le transporteur et les autorités compétentes de l'Égypte ont accepté que des experts de la CE viennent contrôler la mise en oeuvre du plan d'actions correctives. La Commission a exhorté le transporteur à remédier durablement et dans les plus brefs délais aux nombreux manquements, faute de quoi elle prendra les mesures qui s'imposent.

Conclusion attendue :

Sur cette base, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, d'inscrire le transporteur sur la liste de l'annexe A. (71) Les États membres doivent multiplier le nombre d'inspections d'Egypt d'Air afin de fournir la base nécessaire à une réévaluation de ce dossier lors de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne en novembre 2009.

Comme pour Yemenia, la CE discute et attend…

Yemenia 626 : le contexte du crash.

IY 626

Le Contexte

Safety First

En Avril 2004, l'OACI dénonce l'incapacité du Yémen à organiser son transport aérien.

Safety First

Les audits de supervision de la sécurité (USOAP) entrepris par l'OACI auprès des Etats membres sont effectués dans une analyse systémique à travers 8 éléments cruciaux pour la sécurité.

Safety First

Élément crucial 1 — Législation aéronautique de base
« Mise en oeuvre d'une loi exhaustive et efficace sur l'aviation, compatible avec, l'environnement et la complexité des activités aéronautiques de l'État et conforme aux exigences de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. »
Élément crucial 2 — Règlements opérationnels spécifiques
« Mise en oeuvre de règlements adéquats correspondant, au minimum, aux spécifications, nationales découlant de la législation aéronautique de base et prévoyant des procédures opérationnelles, un équipement et des infrastructures normalisés (y compris des systèmes de gestion de la sécurité et de formation), conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) des Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*.
Élément crucial 3 — Système national d'aviation civile et fonctions de supervision de la sécurité
« Mise en place d'une autorité de l'aviation civile (AAC) et/ou d'autres autorités ou organismes gouvernementaux pertinents, ayant à leur tête un directeur, dotés du personnel technique et non technique approprié et ayant des ressources financières adéquates. L'autorité de l'État doit avoir énoncé des fonctions réglementaires, des objectifs et des politiques de sécurité.
Élément crucial 4 — Qualification et formation du personnel technique
« Détermination des connaissances et de l'expérience minimales que doit posséder le personnel technique exécutant des fonctions de supervision de la sécurité, et mise en place d'une formation appropriée pour qu'il puisse améliorer ses compétences et les maintenir au niveau désiré. La formation doit comprendre une formation initiale et une formation périodique. »
Élément crucial 5 — Indications techniques, outils et informations essentielles pour la sécurité
« Fourniture au personnel technique d'indications techniques (notamment de méthodes et de procédures), d'outils (y compris installations et équipement) et d'informations essentielles pour la sécurité, selon le cas, pour lui permettre de s'acquitter de ses fonctions de supervision de la sécurité conformément aux spécifications établies et selon des modalités normalisées. L'autorité de supervision doit en outre fournir à l'industrie de l'aviation des indications techniques sur la mise en oeuvre des règlements et des instructions applicables. »
Élément crucial 6 — Obligations en matière de délivrance de licences, de brevets, de certificats, de permis, d'autorisations et d'approbations
« Mise en place de méthodes et de procédures pour veiller à ce que le personnel et les organisations exécutant une activité aéronautique respectent les prescriptions requises avant d'être autorisés à exercer les privilèges que leur confère une licence, un brevet, un certificat, un permis, une autorisation et/ou une approbation pour exécuter l'activité aéronautique pertinente. »
Élément crucial 7 — Obligations en matière de surveillance
« Mise en oeuvre de méthodes, telles qu'inspections et audits, pour veiller proactivement à ce que les titulaires de licences, de brevets, de certificats, de permis, d'autorisations et/ou d'approbations aéronautiques continuent à respecter les prescriptions établies et à ce qu'ils remplissent leurs fonctions avec le degré de compétence et de sécurité requis par l'État pour exercer l'activité aéronautique pour laquelle ils ont obtenu une licence, un brevet, un certificat, un permis, une autorisation et/ou une approbation. Cela comprend aussi la surveillance du personnel désigné pour accomplir les fonctions de supervision de la sécurité au nom de l'AAC. »
Élément crucial 8 — Solution des problèmes de sécurité
« Mise en oeuvre de méthodes et de procédures pour résoudre les carences du système d'aviation relevées par l'autorité de réglementation ou par d'autres organes compétents et ayant des incidences sur la sécurité de l'aviation. »

(annexe 1)
extraits

AUDIT EXECUTIVE SUMMARY (avril 2004)

http://www.icao.int/fsix/auditRep1.cfm

YEMEN

The regulations do not comply in all respects with ICAO SARPs.

There is no established training policy or programme for technical staff.

The Flight Operations Division suffers from a shortage of adequately qualified and experienced operations inspectors.

There is a need to establish a more comprehensive system for the certification and surveillance of air operators that conforms to the requirements of Annex 6 and related guidance material.

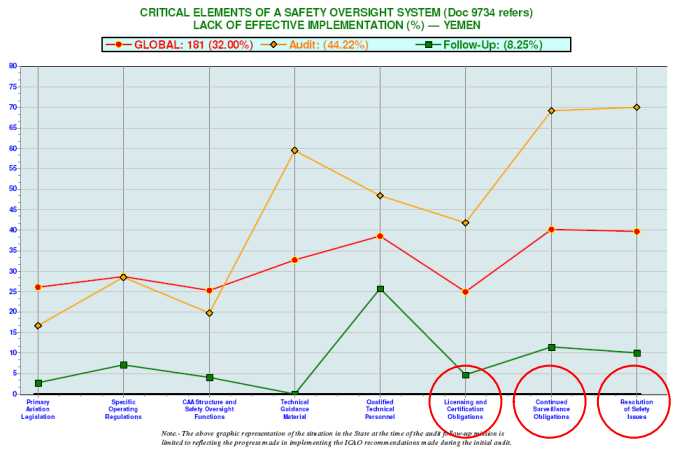
With respect to airworthiness supervision and control functions, the CAMA [administration Yemenite] does not comply in many respects with the relevant SARPs in Annex 6, Chapters 8 and 11, and Annex 8.

There is a need to establish a more comprehensive system for the approval of maintenance organizations, maintenance programmes and on-going surveillance that conforms to the requirements of Annex 6 and related guidance material.

The airworthiness inspectors do not have the required knowledge and maintenance experience to discharge the duties expected of them.

Inspectors lack adequate training, regulations are not up-to-date, and guidance material and procedures have not been adequately developed.

L'audit du Yémen a été effectué par l'OACI en avril 2004.


CRITICAL ELEMENTS OF A SAFETY OVERSIGHT SYSTEM (Doc 9734 refers)
LACK OF EFFECTIVE IMPLEMENTATION (%) — YEMEN
GLOBAL: 181 (32.00%)
Audit: (44.22%)
Follow-Up: (8.25%)
Primary Aviation Legislation
Specific Operating Regulations
CAA Structure and Safety Oversight Functions
Technical Guidance Material
Qualified Technical Personnel
Licensing and Certification Obligations
Continued Surveillance Obligations
Resolution of Safety Issues
Note.- The above graphic representation of the situation in the State at the time of the audit follow-up mission is limited to reflecting the progress made in implementing the ICAO recommendations made during the initial audit.

Ce qui suit démontre que l'Administration yéménite est, depuis 2004, toujours aussi inefficace dans le contrôle de ses compagnies !

En 2007, la DGAC interdit le survol du territoire français par l'Airbus A310 70-ADJ suite à un contrôle SAFA

PROGRAMME SAFA DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

(Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers)

Dans certains cas, lorsque les constatations relatives à un aéronef sont jugées importantes, les États participant au programme SAFA peuvent décider de retirer le permis de vol à cet aéronef. Ainsi, l'aéronef en question n'est plus autorisé à atterrir sur les aéroports de cet État membre ou à pénétrer dans son espace aérien. Cette interdiction peut être levée si l'exploitant de l'aéronef prouve que les problèmes ont été corrigés de manière appropriée. Le retrait du permis de vol peut donc revêtir un caractère provisoire (ce qui est généralement le cas).

En 2008/2009, l'UE constate les défauts récurrents de la compagnie Yemenia

RÈGLEMENT (CE) Nº 2111/2005 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 14 décembre 2005

(1) L'action de la Communauté dans le domaine du transport aérien doit viser en priorité à assurer un niveau élevé de protection des passagers contre les risques pour leur sécurité. Il convient en outre de tenir pleinement compte des exigences de la protection des consommateurs en général.

(annexe 2)

Avant l'accident : Juillet 2008

(26) Il est avéré que le transporteur Yemenia — Yemen Airways ne satisfait pas à certaines normes de sécurité spécifiques établies par la convention de Chicago lorsqu'il exerce ses activités dans la Communauté. Ces manquements ont été décelés par les autorités compétentes de la France, de l'Allemagne et de l'Italie lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([1]).

(annexe 3)

(27) Yemenia a conclu un contrat avec le constructeur d'aéronefs Airbus, en vertu duquel ce dernier doit mettre à la disposition du transporteur des experts techniques et des contrôleurs pour former son personnel (pilotes et ingénieurs) et vérifier ses performances dans deux domaines spécifiques: entretien, d'une part, ingénierie et exploitation technique des aéronefs, d'autre part. Airbus a procédé à un audit du transporteur dans ces deux domaines en novembre et décembre 2007 et a ensuite présenté un ensemble de mesures correctrices visant à améliorer les performances en matière de sécurité et à remédier de manière systématique aux manquements en la matière décelés au cours des inspections au sol, et qui touchaient à ces domaines. Un plan de mesures correctrices a été présenté le 26 mai 2008.

(annexe 3)

(28) La Commission estime que ce plan de mesures ne résout pas de manière satisfaisante tous les problèmes de sécurité détectés. Si le transporteur a démontré qu'il était à même, de par sa structure et son organisation, de garantir le respect total d'une politique de sécurité, des problèmes persistent dans certains domaines. Dans le domaine de l'exploitation technique, et plus particulièrement de la formation au sol et en vol, il n'a pas été démontré de façon satisfaisante que des mesures correctrices allaient être prises et selon quelles modalités, puisqu'aucune information n'a été fournie concernant les qualifications et l'expérience requises pour le personnel concerné. Dans le domaine de l'entretien et de l'ingénierie, le plan de mesures laisse de nombreux points en suspens, comme ETOPS, l'ingénierie, la bibliothèque technique, qui sont des éléments essentiels pour la sécurité de l'exploitation aérienne ou pour le bon déroulement des opérations d'entretien. Il n'est pas possible d'évaluer de manière exhaustive le plan de mesures en raison du caractère incomplet des réponses fournies par le transporteur. Une documentation complémentaire a également été envoyée à la Commission les 12 et 25 juin 2008. Cette documentation contient un plan de mesures correctrices modifié à la suite de nouvelles discussions avec Airbus. Les documents appuyant ce plan modifié ont été présentés à la Commission le 7 juillet 2008.

Safety First (annexe 3) IY626-contexte 12

Les problèmes persistent dans la formation du personnel au sol et en vol, dans l'entretien des avions et l'ingénierie mais…

(31) À ce stade, la Commission estime donc qu'il n'y a pas lieu d'inscrire le transporteur sur la liste de l'annexe A. Elle décidera des mesures appropriées à adopter lorsque l'évaluation du plan de mesures correctrices modifié et des documents étayant ce plan sera terminée.

(annexe A = liste noire)

(annexe 3)

Safety First IY626-contexte 13

Les contrôles SAFA 2005/2008 Yemenia

(France, Allemagne, Italie)

(1) DGAC/F-2005-270, DGAC/F-2005-471, DGAC/F-2005-1054, DGAC/F-2005-1291, DGAC/F-2006-60, DGAC/F-2006-601, DGAC/F-2006-716, DGAC/F-2006-1465, DGAC/F-2006-1760, DGAC/F-2006-2066, DGAC/F-2007-119, DGAC/F-2007-1002, DGAC/F-2007-1332, DGAC/F-2007-2066, DGAC/F-2008-478, DGAC/F-2008-1129, LBA/D-2006-47, LBA/D-2006-103, LBA/D-2006-157, LBA/D-2007-477, ENAC-IT-2005-51, ENAC-IT-2005-218, ENAC-IT-2005-648, ENAC-IT-2006-330, ENAC-IT-2008-126.

(annexe 3)

Safety First IY626-contexte 14

Remarque : Yemenia client d'Airbus.

Yemenia fait l'acquisition de dix A350 XWB d'Airbus
13 November 2007

Yemenia, compagnie nationale de l'Etat du Yemen basée à Sanaa, a signé un contrat portant sur la commande ferme de dix A350 XWB, dans le cadre de son programme de modernisation de sa flotte long-courrier. C'est à la suite d'une évaluation approfondie de ce type d'appareil et de son concurrent que la compagnie a porté son choix sur l'A350-800.

Les A350 XWB destinés à Yemenia présenteront un aménagement confortable à deux classes pouvant accueillir 18 passagers en première classe, et 265 en classe économique.

"Nous sommes très heureux d'assurer l'avenir de notre flotte long-courrier avec l'Airbus A350. Nous attendons avec impatience d'exploiter cet appareil sur nos lignes intercontinentales au départ et à destination du Yémen. Yemen Airways est sur la bonne voie pour mettre en œuvre son programme de modernisation de flotte et se développer pour répondre aux attentes croissantes des passagers," a déclaré le Commandant Abdulkhaled Al-Kadi, Président de Yemenia.

"Nous sommes fiers que Yemenia ait choisi l'A350 XWB d'Airbus pour accompagner ses projets de croissance ambitieux. Le nouvel A350 est l'appareil de technologie avancée idéal, qui permettra à la compagnie de développer ses services au départ du Yémen et à destination de l'Europe, de l'Asie et des Etats-Unis. Cette décision de Yemenia en faveur de l'A350 XWB vient, une fois encore, confirmer le succès de notre appareil," a pour sa part souligné Tom Enders, Président et CEO d'Airbus.

La flotte long-courrier de Yemenia comprend actuellement quatre A310 et deux A330-200 qu'elle exploite au départ de sa base de Sanaa et d'Aden, à destination de l'Europe, du Moyen-Orient et de l'Asie. A l'avenir, la compagnie prévoit d'élargir son réseau à l'Afrique.

L'A350 XWB (Extra Wide-Body), dernier-né d'Airbus, sera l'appareil le plus avancé au monde à sa mise en ligne, en 2013. Conçu pour optimiser la productivité et offrir un niveau de confort sans précédent dans sa catégorie, l'A350 XWB proposera les coûts d'exploitation ainsi que les coûts au siège-kilomètre les plus bas de tous les appareils de sa catégorie. Très respectueux de l'environnement, l'A350 XWB sera l'un des appareils dont la consommation de carburant sera la plus faible et l'un des appareils les plus éco-efficaces de tous les temps.

Airbus est une société EADS.

http://www.airbus.com/en/presscentre/pressreleases/pressreleases_items/07_11_13_yemenia_a350.html

Après l'accident : Juillet 2009

(77) L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a informé le comité de la sécurité aérienne qu'elle suspendait l'agrément d'organisme de maintenance EASA.145.0177 accordé à Yemenia Yemen Airways, titulaire d'une licence au Yémen, pour non résolution de ses insuffisances en matière de sécurité. Par ailleurs, les autorités compétentes de la France ont informé le comité de la sécurité aérienne qu'elles avaient suspendu, à la suite de cette décision, les certificats de navigabilité des aéronefs de type Airbus A-310 immatriculés en France (F-OHPR et F-OHPS) et exploités par cette compagnie.

(annexe 4)

Juillet 2009 (suite)

(78) La Commission prend note de l'infraction à la réglementation européenne applicable et a décidé le 1er juillet 2009, le lendemain de l'accident du vol 626 de Yemenia Yemen Airways, d'entamer des discussions officielles avec le transporteur, conformément à l'article 7 du règlement (CE) nº 2111/2005, ainsi qu'avec les autorités compétentes du Yémen, conformément à l'article 3 du règlement (CE) nº 473/2006, afin d'évaluer la conformité des activités et de l'entretien du transporteur en question avec les normes applicables de l'OACI. Elle se réserve en outre le droit de prendre des mesures d'urgence, le cas échéant.

(annexe 4)

AUCUNE amélioration, mais la CE continue de discuter…

RÈGLEMENT (CE) Nº 2111/2005 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 14 décembre 2005

Article 6

Mesures exceptionnelles

1. En cas d'urgence, le présent règlement ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre traite un problème de sécurité imprévu en prononçant une interdiction d'exploitation immédiate concernant son propre territoire, en tenant compte des critères communs.

2. Une décision de la Commission de ne pas inscrire un transporteur aérien sur la liste communautaire conformément à la procédure visée à l'article 3, paragraphe 4, ou à l'article 4, paragraphe 2, ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre prononce ou maintienne une interdiction d'exploitation à l'encontre du transporteur aérien concerné en raison d'un problème de sécurité touchant spécifiquement cet État membre.

(annexe 2)

La DGAC avait la possibilité d'interdire le survol du territoire français à la compagnie Yemenia

En résumé, le contexte de l'accident du vol IY 626 est :

- **YEMEN : Etat déficient selon l'OACI !**
- **YEMENIA : compagnie dangereuse selon l'UE !**
- **A310 70-ADJ : avion dangereux !**

Les passagers avaient ils été informés de toutes ces menaces pour leur sécurité ?

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 21.6.2000
COM(2000) 365 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Protection des passagers aériens dans l'Union européenne

(annexe 5)

Les passagers avaient ils été informés de toutes ces menaces pour leur sécurité ?

II. PROPOSITIONS

– **donner aux usagers les informations dont ils ont besoin pour leur permettre de choisir en connaissance de cause entre plusieurs compagnies aériennes**, en imposant aux compagnies aériennes de fournir à la Commission les données dont elle aura besoin pour publier des **rapports réguliers à l'intention des consommateurs** (2000). Ces rapports inciteraient également les compagnies aériennes à améliorer la qualité du service.

Qu'a t'on fait de cette proposition?

(annexe 5)

Les passagers avaient ils été informés de toutes ces menaces pour leur sécurité ?

MEMO/06/293

Brussels, 18 July 2006

Passenger Rights & Air Safety - A Commission Priority

The European Union has a vital role to play in protecting the interests of air passengers. Especially air travel is international by nature: thanks to the opening of the European air transport market, passengers may fly from one European Union country to another using an airline licensed in a third one. They are right in expecting the same level of protection wherever they go:

(annexe 6)

Les passagers avaient ils été informés de toutes ces menaces pour leur sécurité ?

Cette fiche a été mise à jour le 17 juin 2009. Il n'y a AUCUNE restrictions concernant le transport aérien du Yémen !

[France-Diplomatie] YEMEN Page 1 of 3

CONSEILS AUX VOYAGEURS

YEMEN

Numéros utiles

Numéros utiles

Ambassade de France à Sanaa

- Tél. : 00.967.1.268.888 / 882 / 885 (24 h/ 24 h) **en cas de non réponse de ces numéros, et dans ce cas seulement**, appeler le numéro de téléphone Gsm suivant : 967.73.74.51.74.
- Télécopie : 00.967.1.269.160.

Police touristique à Sanaa

- Tél. : 00 967.1.226.623.
- Télécopie: 00 967.1.251.626

Adresses des représentations diplomatiques et consulaires françaises à l'étranger (sur le site de la Maison des Français de l'étranger).

Dernière Minute

Dernière mise à jour : 17 juin 2009.

La menace terroriste reste d'une actualité persistante comme l'ont démontré les attentats dirigés contre des touristes à proximité de la ville de Shibam le 15 mars et sur la route de l'aéroport de Sanaa le 18 mars. Pour mémoire, de nombreux attentats terroristes ciblant les intérêts étrangers ont frappé le pays depuis 2006. Des menaces ont également été adressées aux ambassades de certains pays ainsi qu'aux autorités yéménites.

Par ailleurs, **le risque d'être pris en otage reste également très élevé dans le pays** comme en atteste la série d'enlèvements dont le dernier en date est celui, **au mois de juin**, de neuf ressortissants étrangers,à quelques kilomètres de la ville de Saada. Cet enlèvement fait suite à ceux de 11 ressortissants étrangers entre septembre 2008 et mars 2009.

Les voyages continuent à être formellement déconseillés dans plusieurs régions du pays: le Jawf, l'Hadramaout et les gouvernorats de Mareb et Shabwa, Abyan, Lahej et Saada, région où des combats ont lieu par intermittence depuis cinq ans et qui doit être à tout prix évitée.

Sécurité

- **Avertissement** : Des ressortissants étrangers ont été détenus au Yémen pendant plusieurs mois puis expulsés du pays pour avoir fréquenté des écoles yéménites situées en dehors de la capitale. Ces écoles sont interdites aux étrangers.
- **Conditions de sécurité dans le pays :**

Le Yémen est sous la menace d'attentats terroristes, comme en témoigne l'attentat-suicide qui a été perpétré contre l'ambassade des Etats-Unis le 17 septembre 2008 et a fait près d'une vingtaine de morts parmi les assaillants, les forces de sécurité mais aussi de simples passants. Plusieurs attentats avaient auparavant été commis depuis celui qui a causé la mort de sept touristes espagnols et de deux yéménites à Mareb le 2 juillet 2007, un pic semblant toutefois avoir été atteint au cours du premier semestre 2008 et avec l'attentat du 17 septembre contre l'ambassade des Etats-Unis.

Par ailleurs, il n'est pas rare qu'un groupe local décide de retenir en otage des étrangers de passage pour faire pression sur l'autorité avec laquelle il est en conflit : depuis septembre 2009 quatre prises d'otages d'étrangers ont été signalées, dont trois pour la seule période de décembre 2008 et janvier 2009.

Dans ce contexte, les déplacements par la voie routière à travers l'ensemble du pays et plus particulièrement dans les gouvernorats de Saada, Mareb, Shabwa, Abyan et Lahej, restent déconseillés, à l'exception des déplacements professionnels indispensables dont les conditions de sécurité auraient été au préalable strictement garanties (les entreprises travaillant avec des sociétés de sécurité en liaison avec les autorités locales peuvent remplir de telles conditions).

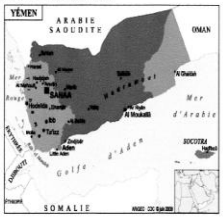
Il est vivement recommandé à nos ressortissants désireux malgré tout de se rendre au Yémen de:

http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/conseils-aux-voyageurs_909/pays_12191/yemen_12... 28/09/2009

- se tenir régulièrement informés de la situation dans le pays avant tout déplacement,
- rester vigilants lors de leurs déplacements et de se montrer discrets,
- adopter, s'agissant des femmes en particulier, une tenue vestimentaire en accord avec les traditions locales.

Le point d'information de l'ambassade (tel: 967.1.268.888 et en cas de non-réponse de ce numéro, et dans ce cas seulement, appeler le numéro de téléphone GSM 967.73.74.51.74) est à la disposition de nos compatriotes pour toute information complémentaire.

Image et carte du pays : régions déconseillées au Yémen



Rouge : zone formellement déconseillée.
Orange : régions déconseillées sauf raisons professionnelles impératives.

PIRATERIE MARITIME

De nombreux bateaux de diverses nationalités ont fait récemment l'objet d'attaques violentes avec prises d'otages. Ces actions sont le fait de pirates majoritairement venus des côtes somaliennes. Les procédures adoptées par les pirates ont récemment évolué ; ils utilisent désormais des bateaux à fort tonnage qui, une fois au large, déploient des petites vedettes rapides et fortement armées. La violence et la brutalité des attaques est de plus en plus marquée.

On constate une recrudescence des actes de piraterie maritime le long des côtes somaliennes et dans le golfe d'Aden jusqu'à l'embouchure de la mer Rouge. Ce danger est en train de s'étendre à l'océan Indien, comme le prouve entre autres l'attaque d'un thonier français le 13 septembre 2008 à plus de 400 milles des côtes somaliennes et à 360 milles à peine du nord des Seychelles.

Il est donc formellement déconseillé de naviguer le long des côtes somaliennes et il est recommandé d'observer la plus grande prudence dans tout le nord-ouest de l'océan Indien, au large de la Corne de l'Afrique, dans le détroit de Bab el Mandeb et dans le Golfe d'Aden.

Voir également les fiches réflexe Piraterie maritime et sécurité' de ce site.

Transports

Les déplacements, sans escorte, par voie terrestre, sont formellement déconseillés.

Infrastructure routière

Il est déconseillé, pour des raisons de sécurité, de louer un véhicule sans chauffeur.

Entre les grandes villes, les routes sont asphaltées, à deux voies, parsemées de ralentisseurs, peu entretenues et sommairement balisées. Elles sont très dangereuses par temps de pluie et la nuit. Les voies secondaires sont des pistes non balisées, praticables uniquement en véhicule tout-terrain et dont l'état ne permet que des moyennes de 15 à 30 km/heure. Du carburant disponible sur les grands axes. En dehors de ceux-ci, il faut se munir d'un réservoir de secours.

En cas d'accident, s'adresser au poste de police le plus proche. Contracter une assurance est indispensable, car l'état général du parc automobile est très médiocre (aucun contrôle technique) et la pratique locale de la conduite souvent dangereuse.

Lors du recours à une voiture avec chauffeur, ne pas hésiter à vérifier l'état du véhicule et à rappeler au chauffeur toutes règles élémentaires de prudence.

Entrée / Séjour

A compter du 1er juillet 2005, les visas d'entrée peuvent être octroyés aux postes frontières. Cette procédure doit néanmoins rester exceptionnelle. L'Ambassade de France recommande vivement d'obtenir préalablement au voyage un visa délivré par l'Ambassade du Yémen à Paris.

L'entrée au Yémen sera refusée pour toute personne dont le passeport comporte un visa israélien ou un tampon d'entrée ou de sortie d'Israël.

Pour de plus amples informations, veuillez prendre l'attache de la section consulaire de l'Ambassade du YEMEN à Paris, adresses des missions étrangères en France (sur le site de la Maison des Français de l'étranger).

http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/conseils-aux-voyageurs_909/pays_12191/yemen_12... 28/09/2009

Code de la consommation

Partie législative

Livre Ier : Information des consommateurs et formation des contrats.

Titre Ier : Information des consommateurs.

Chapitre Ier : Obligation générale d'information.

Article L111-1

Modifié par LOI n°2009-526 du 12 mai 2009 - art. 21

Tout professionnel vendeur de biens ou prestataire de services doit, avant la conclusion du contrat, mettre le consommateur en mesure de connaître les caractéristiques essentielles du bien ou du service. En cas de litige, il appartient au vendeur de prouver qu'il a exécuté cette obligation.

L'Etat comorien :
on ne pouvait pas compter sur lui !

Audit de l'OACI. 2008

ICAO - FLIGHT SAFETY INFORMATION EXCHANGE

Safety Oversight Audit Results Under The Comprehensive Systems Approach

State: Comoros **Audit Period: 28 Feb-5 Mar 2008**

Level of Implementation of the Critical Elements of a Safety Oversight System

1 = Not Implemented
10 = Fully Implemented
■ = States Level of Implementation
☐ = Global Average

Critical Element	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Primary Aviation Legislation	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	■	☐	☐
Specific Operating Regulations	☐	☐	☐	☐	■	☐	☐	☐	☐	☐
State Civil Aviation System and Safety Oversight Function	■	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Technical Personnel Qualification and Training	■	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Technical Guidance, Tools and the Provision of Safety-Critical Information	☐	■	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Licensing, Certification, Authorization and Approval Obligations	☐	■	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Surveillance Obligations	■	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Resolution of Safety Concerns	■	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

AF 447 : la chronologie du crash.

- Octobre 1993 : certification de l'A330 avec la sonde Pitot Rosemount P/N 0851GR
- Décembre 1995 : Airbus fait le constat de l'insuffisance de la certification concernant les sondes Pitot et lance le développement de la sonde Goodrich P/N 0851HL.
- Novembre 1996 : La sonde Rosemount P/N 0851GR est remplacée par la sonde Goodrich P/N 0851HL
- Novembre 1996 : La sonde Rosemount P/N 0851GR est remplacée également par la sonde Sextant (Thalès) P/N C16195AA.
- Janvier 1999 : Suite à un incident grave, le BFU allemand fait cette recommendation valable pour l'A330 *: "The specification for the Pitot tubes should be changed so as to allow unrestricted flight operations in heavy rain and under severe icing conditions"*

- Août 2001 : La DGAC rend obligatoire le remplacement de la sonde Rosemount par l'AD 2001-354(B). Le risque, lié à l'incohérence des vitesses mesurées, identifié par la DGAC et la FAA est la sortie du domaine de vol.

- Juillet 2002 : Airbus fait le constat des défauts de la sonde Thalès (ex Sextant) P/N C16195AA (type de sonde équipant l'A330 du vol AF 447).

- Janvier 2005 : Thalès lance le projet « ADELINE ». L'incohérence des vitesses mesurées peut être la cause de crashes.

- Août 2006 : Airbus fixe la fréquence du nettoyage des sondes toutes les visites de type « C ».

- Septembre 2007 : L'EASA fait le constat de l'insuffisance de la certification des sondes Pitot.

- Septembre 2007 : Airbus recommande le remplacement de la sonde Thalès C16195AA par la sonde Thalès C16195BA suite à de nouveaux incidents graves.

- Septembre/Octobre 2008 : les défauts de la sonde Thalès C16195BA, « qui n'a pas été conçue pour répondre aux problèmes de givrage », sont constatés par Airbus et Air France.

- Air France enregistre officiellement 9 incidents graves précurseurs entre juin 2008 et mars 2009 (il y en a eu 15)

- Quelques jours avant l'accident, Air France débute le remplacement des sondes Thalès AA par les sondes BA.

- 1er juin 2009 : Crash du vol AF 447. 228 victimes. L'incohérence des vitesses mesurées par les sondes Pitot (Thalès AA) et la sortie du domaine de vol sont des faits avérés.

- Après l'accident du vol AF 447, le BEA et AIRBUS lancent chacun une enquête sur les incidents liés à une perte ou une incohérence des indications de vitesse.

- 9 juin 2009 : L'EASA affirme « *We confirm that the Airbus A330 type and all other Airbus aircraft types are airworthy and safe to operate*. »

10 août 2009 : L'EASA et Airbus procèdent à l'élimination de la sonde Pitot Thalès AA (modèle qui équipait l'A330 du vol AF 447). Pour cela, l'EASA diffuse une « airworthiness directive » (AD) en prétendant qu'il s'agit d'une simple mesure de précaution.

Or, une « airworthiness directive » pour une mesure de précaution, ça n'existe pas !

Une « airworthiness directive » apporte une réponse à une « **unsafe condition** ».

Dans le texte officiel en vigueur de l'Union Européenne *« COMMISSION REGULATION (EC) No 1702/2003 of 24 September 2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organizations* » on peut lire :

L 243/18 EN Official Journal of the European Union 27.9.2003

21A.3B Airworthiness directives

(a) An airworthiness directive means a document issued or adopted by the Agency which mandates actions to be performed on an aircraft to restore an acceptable level of safety, when evidence shows that the safety level of this aircraft may otherwise be compromised.

(b) The Agency shall issue an airworthiness directive when:

1. an unsafe condition has been determined by the Agency to exist in an aircraft, as a result of a deficiency in the aircraft, or an engine, propeller, part or appliance installed on this aircraft; and
2. that condition is likely to exist or develop in other aircraft.

Lorsque le constructeur et l'EASA détectent un problème qui n'est pas une « **unsafe condition** » mais qui demande une réponse, l'EASA publie un SAFETY INFORMATION BULLETIN (SIB).

Extrait du document de l'EASA intitulé « Continuing Airworthiness of Type Design (CAP) » daté de mars 2008 :

> *Only when design related issues which may lead to **unsafe condition** are considered likely to exist or develop, issuance of an airworthiness directive is warranted.*

Et

> *Information may be available to EASA related to airworthiness concerns on aircraft under national registers, but for which insufficient evidence exists to qualify this as an*

> *'unsafe condition'. In such a case, the PCM may elect the publication of an SIB, containing information for the safe operation of the affected aircraft.*

Pour faire disparaître la sonde Pitot Thalès AA, l'EASA a publié une AD et non pas un SIB. Il y avait donc bien une « **unsafe condition** » qui nécessitait une réponse.

Le BEA a donné la définition d'une « **unsafe condition** » page 58 de son rapport d'étape n°2.

> *La définition suivante d'« unsafe condition » est proposée dans l'AMC 21 A 3b (b):*
> *a) Evénement de nature à occasionner des victimes, avec généralement la destruction de l'avion ou de nature à réduire la capacité de l'avion ou de l'équipage à gérer des conditions dégradées qui amènent à :*
> *- une réduction importante des marges de sécurité ou des capacités fonctionnelles ;*
> *- une détresse physique ou charge de travail excessive qui ne permet plus à l'équipage d'assurer ses tâches avec précision ou de les mener à terme ;*
> *- la survenue de blessures graves ou mortelles à au moins un occupant de l'avion.*
> *Sauf s'il est démontré que la probabilité de cet événement est dans les limites définies par les normes de certification.*

Comme signalé précédemment, la FAA (l'équivalent de l'EASA aux Etats Unis) qualifie au contraire les cas d'incohérence des vitesses mesurées de « **unsafe condition** ».

En particulier (pages 5&7 de ce document daté d'août 2009 et transmis sur demande) :

Page 5 : la FAA détermine qu'une « **unsafe condition** » résulte du défaut des sondes Thalès AA

> *"/…/ we have reviewed the numerous airspeed anomalies recently reported on Model A330 and A340 airplanes. Based on our review, we have determined that an **unsafe condition** exists and immediate airworthiness action for the Model A330 and A340 fleet is warranted."*

Page 7: la FAA considère qu'une « *airworthiness directive »* (AD) doit être publiée immédiatement et sans la concertation habituelle

> *Because an **unsafe condition** exists that requires the immediate adoption of this AD, we find that notice and opportunity for prior public comment hereon are impracticable and that good cause exists for making this amendment effective in less than 30 days.*

Ce document est la réponse de la FAA à l'« airworthiness directive » de l'EASA du 10 août 2009 faisant disparaître la sonde Pitot Thalès AA jugée non fiable, sonde qui équipait l'A330 du vol AF 447.

La FAA présente ainsi le document de l'EASA (page 3) :

> *The European Aviation Safety Agency (EASA), which is the Technical Agent for the Member States of the European Community, has issued a Notification of a Proposal to*

> *Issue an Airworthiness Directive (PAD), PAD 09-099, dated August 10, 2009 (referred to after this as "the EASA PAD"), to correct an **unsafe condition** for certain Airbus Model A330-200 and -300 series airplanes, Model A340-200 and -300 series airplanes, and Model A340-541 and -642 airplanes.*

Le BEA nous rappelle également dans son rapport les obligations du constructeur pour le traitement des « **unsafe conditions** »

> ***1.17.6.4.1 Obligations du constructeur, titulaire d'un certificat de type***
> *L'Article 21 A.3 de la partie 21 stipule que :*
> *2) Le titulaire d'un certificat de type doit rendre compte à l'AESA de toute panne, mauvais fonctionnement, défaut ou autre problème pour lequel il est au courant et qui a abouti ou qui peut aboutir à des conditions pouvant compromettre la sécurité (les **«unsafe conditions»**). Ces comptes-rendus doivent parvenir à l'AESA sous 72 heures après l'identification de la condition de non sécurité.*

31 août 2009. Sans attendre la recommandation du BEA qui viendra en décembre 2009, l'Agence européenne entreprend la modification des normes de certification des sondes Pitot par la diffusion de la NPA 2009-08. C'est une « safety priority ». L'Agence confirme ainsi qu'elle a bien commis une erreur en ne modifiant pas ces normes avant l'accident. Elle avait fait le constat de la nécessité de cette modification en 2007 après Airbus en 1995.

Conclusion

L'EASA et Airbus ont ignoré une « **unsafe condition** » et n'ont pas résolu le défaut récurrent des sondes Pitot, laissant aux pilotes le soin d'assurer la responsabilité de cette « **unsafe condition** » par l'application d'une check-list alors que, selon sa définition, une « **unsafe condition »** peut entraîner l'équipage dans *une détresse physique ou charge de travail excessive qui ne lui permet plus d'assurer ses tâches avec précision ou de les mener à terme.*

La DGAC et le BEA ont laissé faire.

Les pilotes du vol AF 447 n'avaient pas été prévenus de cette « **unsafe condition** ».

Si, en l'absence des enregistreurs on ne saura sans doute jamais *comment* l'Airbus A330 du vol AF 447 est sorti de son domaine de vol, on sait définitivement *pourquoi* :

à cause de l'« unsafe condition » résultant du défaut des sondes Pitot Thalès AA !

AF 447 : la DGAC avoue…

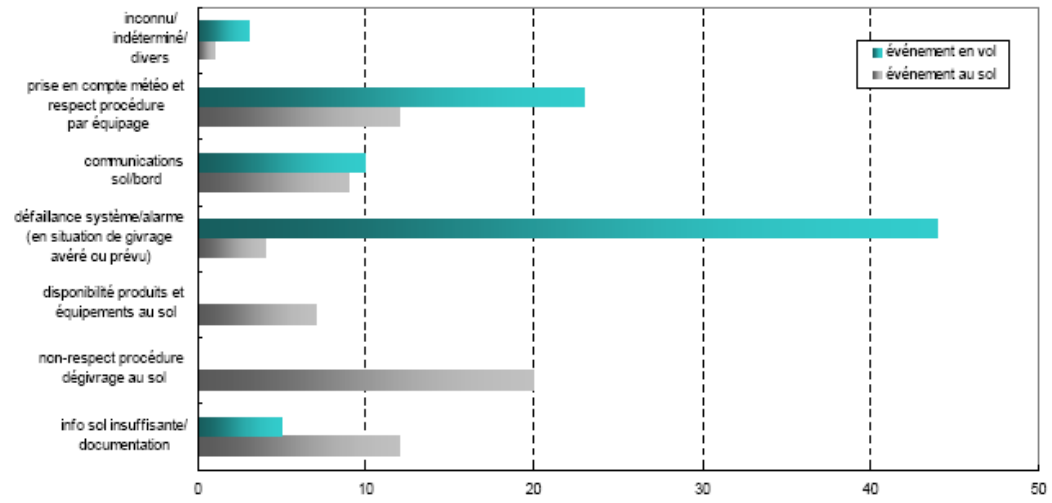
Dans son rapport sur la sécurité aérienne en 2008[14], la DGAC confirme page 65 qu'en 2008 plusieurs événements (*combien ?)* ont été rapportés sur Airbus A320, A330 et A340 sur des données anémométriques incohérentes attribuées à l'ingestion d'eau ou de cristaux de glace par les sondes Pitot, que « ces événements ont fait l'objet d'analyses spécifiques par le constructeur de ces avions » et que « suite à l'accident du vol AF447, une revue détaillée est réalisée par le BEA. »

Pour répondre à la question « *combien ? »*, on peut utiliser les données de la DGAC en page 65 de ce rapport et le graphique de la page suivante.

> • ***Défaillance système/alarme*** *(compromettant le vol en conditions givrantes)*
> *Les alarmes rencontrées concernent le système de conditionnement d'air et les systèmes d'antigivrage. Lorsque des conditions givrantes sont prévues sur le trajet, ces pannes donnent lieu à un retour terrain (**17 cas observés**).*
> *L'attention particulière portée à l'événement d'Heathrow précédemment cité a généré **cinq reports** sur une suspicion de givrage des pompes de transfert carburant.*
> *Enfin plusieurs événements ont été rapportés sur Airbus A320, A330 et A340 sur des données anémométriques incohérentes, attribuées à l'ingestion d'eau ou de cristaux de glace par les sondes pitot. Ces événements ont fait l'objet d'analyses spécifiques par le constructeur de ces avions. Suite à l'accident du vol AF447, une revue détaillée est réalisée par le BEA.*

Hors événements liés aux sondes Pitot, le nombre de cas de défaillances de systèmes ou d'alarmes est de 22 sur un total de 43.

Graphique 3.3 Facteurs causaux ou contributifs des événements « givrage aéronefs » en vol et au sol notifiés en 2008 à la DGAC (données ECCAIRS France)



[14] Disponible sur le site Internet de la DGAC

On peut donc estimer que la DGAC a reçu en 2008 une vingtaine de cas d'incohérence des vitesses mesurées attribuées à l'ingestion d'eau ou de cristaux de glace par les sondes Pitot.

Il faut rappeler que la DGAC recueille tous les incidents d'exploitation dans la base de données ECCAIRS, traite ces incidents d'abord par « peignage » des événements puis en établit la liste à suivre plus précisément pour enfin décider des mesures à prendre.

On savait que la DGAC n'avait pas émis d'information de sécurité ni de consignes opérationnelles à propos du blocage des sondes Pitot avant l'accident, on sait maintenant que cette institution chargée de maintenir la sécurité du transport aérien à son plus haut niveau n'a même pas fait l'analyse des événements liés aux sondes Pitot qui lui ont été communiqués !

Ce n'est pas étonnant puisque le 30 novembre 2009, Madame Florence Rousse, Directrice de la sécurité de l'aviation civile a déclaré sur Europe N°1[15] à propos de la base de données ECCAIRS :

> **« Qu'est-ce qu'on va faire d'une base de données aussi grosse pour qu'on puisse réellement en tirer une utilité. Aujourd'hui je ne suis pas sûre qu'on le sache vraiment.**
>
> **Disons que la France a 1168 événements depuis 2006 dans cette base et on en reçoit à peu près une centaine par jour avec des événements de nature extrêmement diversifiée et décrits de façon très diversifiée donc il y a un gros travail pour formaliser tout ça et pour le rendre exploitable.**
>
> **Il y a du pain sur la planche »**

Grâce à ce rapport de la DGAC, on connaît aussi maintenant de façon officielle la liste des incidents graves survenus en 2008 à des exploitants français de transport public ayant fait l'objet d'une enquête technique du BEA. Dans cette liste (page 30), parmi les 5 incidents graves répertoriés, il n'y a aucun événement lié aux sondes Pitot !

Il faut rappeler qu'en août 2008, l'équipage d'un A-340 d'Air France en route vers Tananarive avait émis un message de détresse « MAYDAY » suite à un blocage des sondes Pitot dans la région d'Addis-Abeba (annexe 38). Le BEA aurait dû, pour le moins, analyser cet incident grave. L'arrêté du 4 avril 2003 lui en donne l'obligation.

[15] http://www.europe1.fr/Info/Actualite-France/Societe/Cacophonie-sur-la-securite-aerienne/(gid)/257432

Janvier 2010